

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Profil RMC PSDKP Jakarta

Pangkalan PSDKP Jakarta Utara bertempat di Jl. Muara Baru Ujung, Penjaringan, Jakarta Utara. Kantor Pangkalan PSDKP Jakarta terletak di luar pelabuhan Nizam Zachman.

Pangkalan PSDKP memiliki ruang yang cukup luas. Pegawai yang berbeda - beda dan bahasa yang digunakan cukup beragam. Pangkalan PSDKP Jakarta melayani pendaftaran SKAT (pembuatan / pencetakan berada di PSDKP Pusat). Didalam kantor terdapat 3 lantai, lantai pertama terdapat pos pelayanan yang di jaga oleh penjaga / satpam dan berbagai ruangan pegawai, lantai 2 terdapat kantin, ruang kepala, ruang pegawai, ruang pendaftaran SKAT, lantai 3 terdapat RMC (*Regional Monitoring Center*) yang digunakan untuk pengawasan kapal.

Ruangan RMC (*Regional Monitoring Center*) ini dikhususkan untuk pengawasan yang paham menggunakan PC (*Personal Computer*) maupun penggunaan aplikasi di dalam PC untuk melakukan *monitoring* dan *tracking* menggunakan perangkat lunak yang disediakan. Pada ruangan RMC PSDKP Jakarta terdapat 3 PC yang digunakan untuk pengawasan. 2 PC digunakan untuk mengawasi kapal perikanan dengan menggunakan *webtrack*, 1 PC menggunakan *occulus*. Pengawas perikanan RMC pangkalan PSDKP Jakarta Utara mempunyai 2 orang pengawas yang aktif dan memiliki peran mengawasi pergerakan kapal perikanan yang terdaftar pada pelabuhan pangkalan Nizam Zachman Jakarta.

4.2 Dokumen dalam pemantauan VMS (Vessel Monitoring System)

Dalam pemantauan VMS (Vessel Monitoring System) terdapat dokumen yang membantu dalam pengawasan. Dokumen tersebut antara lain SLO, SIUP, SKAT, SIPI, SIKPI

yang berguna untuk pengawasan kapal perikanan yang akan berangkat ke *fishing ground*.

SLO dapat didefinisikan sebagai surat keterangan layak operasi yang bertujuan untuk keterangan bahwa kapal layak beroperasi keluar pelabuhan untuk melakukan kegiatan penangkapan / pengangkutan. Dalam pembuatan SLO ini ada persyaratan tertentu yang memungkinkan diproses atau tidaknya pembuatan SLO yaitu sebagai berikut :

1. SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan)
2. SKAT (Surat Keterangan Alat *Transmitter*)
3. SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan)
4. SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan)

SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan) dapat didefinisikan sebagai surat yang berfungsi untuk identitas keterangan pemilik akan melakukan kegiatan usaha perikanan yang bertujuan untuk bukti bahwa memiliki izin untuk melakukan usaha perikanan. SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan) tidak akan habis masa berlakunya sampai pemilik usaha atau kapal berhenti. SIUP berlaku selama pemilik kapal beroperasi.

SKAT (Surat Keterangan Alat *Transmitter*) dapat didefinisikan sebagai surat keterangan alat *transmitter*. Surat ini berguna untuk syarat pembuatan VMS dan pembuatan SLO. SKAT memiliki masa berlaku selama 1 tahun. SKAT wajib di perbarui setelah masa berlaku habis.

SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan) dapat didefinisikan sebagai surat izin penangkapan ikan yang bertujuan untuk perizinan bahwa suatu kapal tersebut dapat melakukan suatu penangkapan ikan di suatu DPI (Daerah Penangkapan Ikan) yang telah ditetapkan. Didalam SIPI terdapat data kapal yang sangat membantu saat pemantauan dengan menggunakan VMS. SIPI memiliki masa berlaku sampai dengan 1 tahun. SIPI wajib diperbarui setelah masa berlaku habis.

SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan) dapat didefinisikan sebagai surat izin untuk memperbolehkan pengangkutan ikan dengan ketentuan yang berlaku. SIKPI memiliki masa berlaku sampai dengan 1 tahun. SIKPI wajib di perbarui jika masa berlaku habis.

4.3 Dasar Hukum Pengawasan Sistem Pemantauan Kapal

Terdapat beberapa dasar hukum yang menjadi pedoman dalam pelaksanaan sistem pemantauan kapal perikanan, yaitu adalah sebagai berikut:

1. Kepmen Nomor 60/MEN/2001 tentang penataan Penggunaan Kapal perikanan di ZEEI pada Pasal 32 ayat (1) "Kapal perikanan yang diperoleh dengan cara usaha patungan, beli-angsur atau lisensi wajib memasang transmitter untuk kepentingan sistem pemantauan kapal".
2. Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang perikanan dan pada Pasal 7 ayat (1) tentang mematuhi ketentuan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan.
3. Permen Nomor 03/MEN/2007 tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan pada Pasal 8 ayat (1) "persyaratan kelayakan teknis operasional bagi kapal penangkap ikan meliputi keberadaan dan keaktifan alat pemantauan kapal perikanan yang dipersyaratkan".
4. Permen Nomor 05/MEN/2008 tentang Usaha Perikanan Tangkap pada Pasal 88 ayat (1) "Setiap kapal penangkap ikan atau kapal pengangkut ikan berbendera asing wajib memasang dan mengaktifkan transmitter atau sistem pemantauan kapal perikanan"; ayat (2) "Setiap kapal penangkap ikan dan pengangkut ikan berbendera Indonesia berukuran lebih dari 30 GT wajib memasang dan mengaktifkan transmitter atau sistem pemantauan kapal perikanan".
5. Permen Nomor 42/MEN/2015 tentang Sistem Pemantauan Kapal Perikanan pada Pasal 12 ayat (1) "Setiap kapal perikanan berukuran lebih dari 30 GT yang beroperasi di WPPNRI dan di laut lepas wajib memasang *transmitter*".

4.4 VMS (Vessel Monitoring System)

VMS (Vessel Monitoring System) dapat didefinisikan sebagai salah satu bentuk alat sistem pemantauan untuk mendukung pengawasan di bidang penangkapan dan pengangkutan

ikan dengan menggunakan *satellite* dan peralatan VMS (FAO, 1998). VMS yang ditempatkan pada kapal perikanan yang bertujuan untuk pengawasan dan pemantauan terhadap kegiatan aktivitas kapal perikanan berdasarkan pergerakan kapal yang terpantau. Dalam penggunaan VMS terdapat *junction box* yang berperan untuk memberikan tenaga *supply* pada *transmitter*. Untuk lebih jelasnya lihat pada Gambar 6 berikut.



GAMBAR 6. *junction Box*

Dalam penggunaan VMS diperlukan adanya alat *transmitter*. *Transmitter* berfungsi untuk memancarkan gelombang sinyal pada *satellite* ke FMC (Pusat) dan RMC (Regional Daerah). Posisi kapal akan terpantau apabila VMS dengan keadaan aktif. Untuk lebih jelasnya lihat pada Gambar 7 berikut.



GAMBAR 7. Transmitter

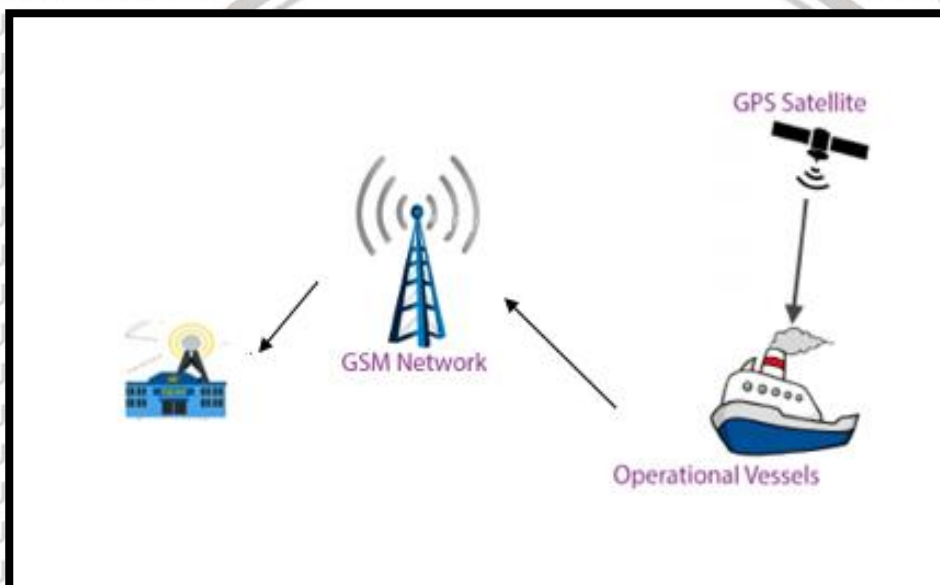
Pemantauan menggunakan VMS dilakukan di RMC (*Regional Monitoring Center*) Pangkalan PSDKP Jakarta Utara. VMS dapat dibagi menjadi VMS *online* dan *offline*. Pada VMS *online* pengawasan dapat di pantau secara langsung, sedangkan *offline* dalam pengawasan tidak dapat dipantau secara langsung.

VMS *Online* dapat dilihat pergerakannya melalui layar monitor pada PC dan dapat di pantau secara langsung dengan melihat *tracking* yang tertera pada layar PC meskipun keberadaan kapal ditengah laut. VMS *Offline* menggunakan GSM (*Global System of Mobile Communicator*) dan hanya bisa terpantau setelah data *tracking* diunduh pada GSM atau cara lain yaitu pemilik mencari sinyal terlebih dahulu agar dapat dipantau secara langsung.

Penyelenggaraan sistem pemantauan kapal perikanan diwajibkan kepada pemilik kapal perikanan dengan ukuran > 30 GT untuk memasang *transmitter* VMS. Pada ukuran kapal 30 - 60 GT menggunakan VMS *Offline* sedangkan > 60 GT menggunakan VMS *Online*. Namun untuk sekarang VMS *Offline* sudah tidak digunakan lagi dikarenakan kurang efisien dan kurang optimal. Dengan tidak digunakannya lagi VMS *offline* otomatis untuk kapal > 30 GT wajib menggunakan VMS *online*.

4.4.1 Cara Kerja VMS *Offline*

Proses VMS *Offline* memiliki beberapa tahap agar dapat terpantau. VMS *Offline* menggunakan GSM (*Global System of Mobile Communicator*) yang cara kerjanya adalah mendekatkan GSM dengan menara sinyal untuk mendapatkan sinyal dan gelombang sinyal diteruskan ke instansi terdekat kemudian kapal dapat dipantau. Apabila ditengah laut otomatis kapal tidak dapat dipantau secara langsung. Cara lain adalah mengunduh data yang berada dalam GSM lalu melihat data *tracking* tersebut untuk menganalisis pergerakan kapal. Untuk lebih jelasnya lihat pada Gambar 8.



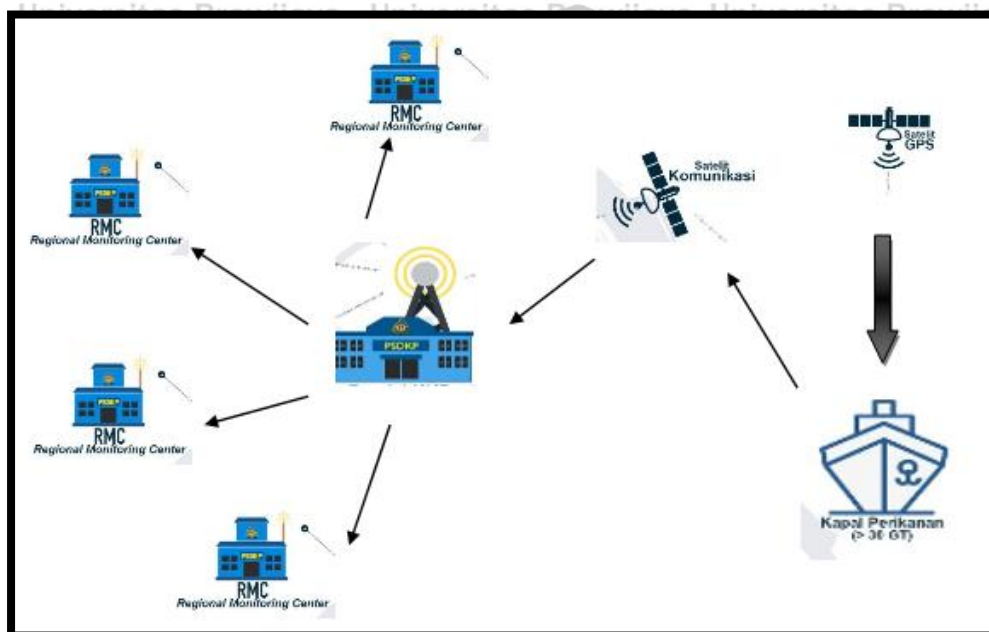
Gambar 8. Proses VMS Offline

Sumber : RMC PSDKP

4.4.2 Cara Kerja VMS Online

Proses VMS *Online* memiliki tahap agar dapat terpantau. VMS *Online* memiliki server digunakan untuk penyimpanan data *tracking* dan VMS *Online* ini dapat memantau kapal secara langsung melalui *satellite*. VMS *Online* menggunakan 2 *satellite* yaitu *satellite GPS* dan VMS. Tahap awal adalah Pembelian *provider* dan penyewaan *airtime* agar dapat terpantau. *Satellite GPS* bertujuan untuk mengetahui lokasi kapal dan diteruskan pada

satellite VMS untuk dipantau pergerakannya di FMC(Pusat) dan diteruskan pada RMC(Daerah). Untuk lebih jelasnya lihat pada Gambar 9.



GAMBAR 9. Proses VMS Online

Sumber : RMC PSDKP

4.5 Pemasangan VMS (Vessel Monitoring System)

Dalam melakukan pengawasan melalui VMS (Vessel Monitoring System) perlu adanya pemasangan alat VMS yang dilakukan oleh pihak *provider*. Dalam hal ini *provider* merupakan suatu perusahaan yang memiliki kerja sama dengan pemerintah yang bertujuan untuk menyelenggarakan sistem pemantauan kapal perikanan di Indonesia. Perusahaan seperti PT. Pivotel Armalgam Indocorpora, PT. SOG Indonesia, dan PT. CLS Argos, PT. Pasifik Satelit Nusantara, PT. Megah Surya Persada merupakan perusahaan



yang saat ini berada di Indonesia dan direkomendasikan oleh PSDKP. *Provider* tersebut memiliki peran penting untuk menyediakan alat kebutuhan yang bertujuan untuk penyelenggaraan sistem pemantauan kapal perikanan di Indonesia. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 3 berikut.

Tabel 3. Penyedia *Transmitter* VMS

Sumber :

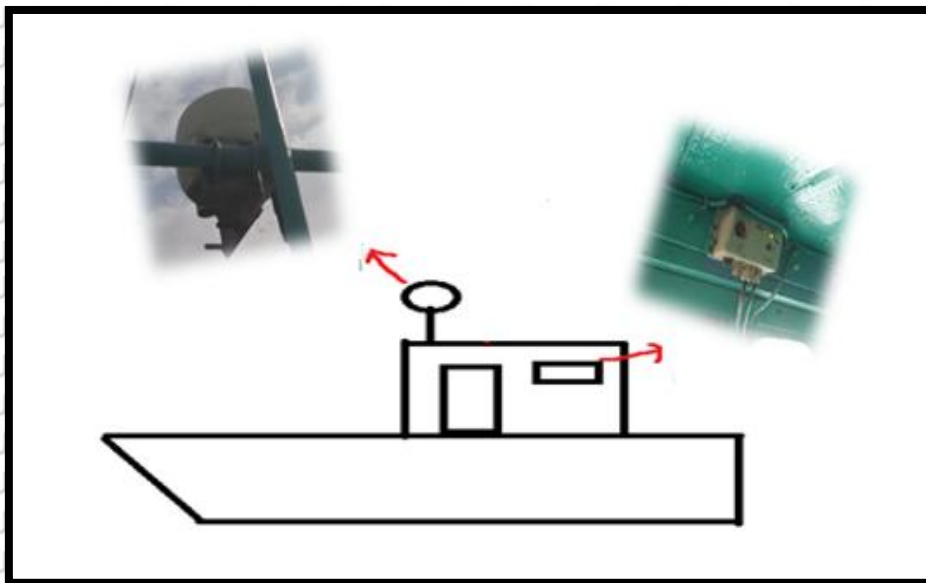
PSDKP

4.5.1 Pr
os
es
Pe
ma
sa
ng
an
VM

No	Nama Perusahaan	SATELIT E	Tipe Tra ns mitt er
1	PT. Amalgam Indocorpora	Iridium	BlueTracker
2	PT. SOG Indonesia	Immarsat	DMR 800D
3	PT. CLS Argos	ARGOS	MarGE
4	PT. Pasifik Satelit Nusantara	Garuda	Byru Marine
5	PT. Megah Surya Persada	Immarsat	Skywave ID 690

S pada kapal

Pemasangan pada kapal dapat dilakukan apabila pihak pembeli sudah membeli VMS. Pemasangan VMS dilakukan oleh pihak teknisi *provider* secara langsung dan diketahui oleh pengawas perikanan. Dalam pembelian VMS pihak pembeli mendapatkan *user/ID* secara langsung yang nantinya berguna untuk pembuatan SKAT dan pembayaran *airtime*. Setelah terpasang pihak pembeli wajib membayar *airtime* dan membuat SKAT (Surat Keterangan Aktivasi *Transmitter*) yang dikeluarkan langsung oleh PSDKP. Pembuatan dilakukan di FMC (*Fisheries Monitoring Center*) PSDKP Jakarta Pusat. Untuk pemasangan VMS lebih jelasnya lihat pada Gambar 10.



Gambar 10. Pemasangan VMS pada kapal

Pada gambar di atas dapat dijelaskan bahwa untuk pemasangan VMS terdapat pemasangan letak *transmitter* dan *junction box*. *Junction box* berfungsi untuk daya *supply* diletakkan didalam kapal tepatnya di ruang nahkoda agar jarak antara *junctionbox* dengan *transmitter* tidak terlalu jauh. *Transmitter* berfungsi sebagai penangkap sinyal diletakan di atas dan di luar kapal bertujuan untuk mempermudah gelombang sinyal agar tidak terhalau ruangan tertutup. Kabel penghubung yang berguna untuk menghubungkan sumber listrik yang ada di dalam kapal ke *junction box* lalu *junctionbox* ke *transmitter* yang berfungsi untuk memberikan daya ke *transmitter*.

Pada langkah selanjutnya perlu adanya pembuatan SKAT dan pembayaran *airtime*

terlebih dahulu. Apabila masih belum membayar *airtime*, *junction box* akan berwarna merah meskipun dihidupkan. Setelah pembuatan dan pembayaran selesai pengawas memeriksa *user/ID* pada dokumen SKAT yang sudah dibuat dan dilakukan pengecekan keaktifan. Setelah itu pengecekan keaktifan VMS dilakukan melalui *website* keaktifan VMS dengan IP *address* http://183.91.69.212/cek_keaktifan/dashboard. IP *address* dapat berubah-ubah untuk tujuan keamanan. Setelah penyewaan *airtime* dan pembuatan SKAT dapat dipastikan kapal sudah terhubung dengan *satellite*. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 11 berikut.

The screenshot displays the 'Cek Keaktifan' web interface. At the top, there is a search bar labeled 'Pencarian' with a red box around it and a red number '1' next to it. Below the search bar, there are two input fields labeled 'No Transmitter' and a 'Cari' button. Below the search bar, there is a section labeled 'Hasil Pencarian' with a red box around it and a red number '2' next to it. Below the 'Hasil Pencarian' section, there are three rows of data, each with a red box around it and a red number next to it: '3' for 'Nama Kapal' (TWINDO 288), '4' for 'Last Position' (Tanggal: 24-JUL-2016 17:14:00, Longitude: 106.8011, Latitude: -6.0961).

Pencarian	
No Transmitter	No Transmitter
<input type="button" value="Cari"/>	

Hasil Pencarian	
2	No Transmitter 4486354
3	Nama Kapal TWINDO 288
4	Last Position Tanggal 24-JUL-2016 17:14:00 Longitude 106.8011 Latitude -6.0961

GAMBAR 11. Web keaktifan transmitter

Sumber : PSDKP

Pada Gambar diatas adalah gambar *website* keaktifan yang berfungsi untuk pengecekan VMS. Pada no 1 adalah kolom pencarian no *transmitter* yang digunakan untuk mencari no *user/ID* kapal yang terpasang VMS. Lalu pada kolom 2 menunjukan

user/IDtransmitter yang sudah dicari melalui kolom 1. Kolom 3 adalah nama kapal sesuai *user/IDtransmitter* kapal yang sudah dicari. Kolom 4 menunjukkan adanya tanggal dan posisi kapal tersebut. Pada kolom 4 ini adalah poin penting dalam pengecekan sebuah VMS aktif atau tidak. Dikatakan aktif apabila VMS diaktifkan pada tanggal saat aktif pada saat itu juga. Misalkan tanggal menunjukkan 28 Desember 2018 kapal harus mengaktifkan VMS pada hari, waktu yang sama pada tanggal pengaktifan. Dikatakan tidak aktif apabila kapal tidak terpantau. Hal ini bisa disebabkan karena belum membayar *airtime* atau waktu yang dibutuhkan belum cukup untuk aktif. Perlu diketahui pengaktifan VMS memerlukan waktu kurang lebih 1-2 jam agar dapat aktif / terpantau. Hal ini juga berlaku pada saat pemasangan VMS pada kapal. Pengecekan keaktifan ini juga berfungsi dalam pembuatan SLO yang mempunyai syarat kapal harus terpantau pada saat hari keberangkatan.

4.5.2 Proses Penerimaan Sinyal *Transmitter*

Proses penerimaan memiliki beberapa tahap. Tahap pertama adalah menghidupkan *junction box* dan menunggu beberapa jam sampai indikator *junction box* berwarna hijau. Saat indikator berwarna hijau adalah tanda dimana *transmitter* sudah aktif kemudian terdeteksi dengan *satellite* GPS dan *satellite* VMS. Pada tahap keaktifan ini seorang pengawas mengecek apakah *transmitter* aktif atau tidak melalui *website* keaktifan. Tahap terakhir adalah pemantauan pergerakan dan posisi kapal setelah diyantakan aktif dan dapat dipantau pergerakannya.

4.5.3 Data Kapal yang Terpasang VMS (*Vessel Monitoring System*)

Adapun data kapal yang memasang VMS pada periode Februari – Juli 2016 yang aktif sampai Februari – Juli 2017 dengan jumlah 59 Kapal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4 berikut ini.

Tabel 4. Data kapal yang terpasang VMS

Kapal	Terpasang VMS	Tidak Terpasang VMS
30 - 100 GT	30 Kapal	-
101 – 170 GT	29 Kapal	-
JUMLAH	59 Kapal	-

Sumber : PSDKP

Pada tabel di atas dapat dijelaskan bahwa kapal dengan GT 30 – 100 GT dan 101 – 170 GT semua terpasang VMS. Hal ini dapat menjelaskan pada periode Februari – Juli 2016 kapal taat dalam penggunaan VMS pada ketentuan yaitu wajib menggunakan VMS pada kapal lebih dari 30 GT.

4.6 Metode Pengawasan VMS (*Vessel Monitoring System*)

4.6.1 Jenis Metode Pengawasan VMS (*Vessel Monitoring System*)

Pengawasan dengan menggunakan VMS (*Vessel Monitoring System*) dilakukan di RMC (*Regional Monitoring System*). Di Indonesia memiliki beberapa tempat RMC yang digunakan untuk pengawasan salah satunya adalah di Pangkalan PSDKP Jakarta Utara.

Untuk pemantauan menggunakan VMS digunakan aplikasi berbasis *website* dan berbasis *desktop*. Adapun jenis-jenis yang digunakan dalam pengawasan menggunakan VMS (*Vessel Monitoring System*) adalah sebagai berikut :

1. *Webtrack*

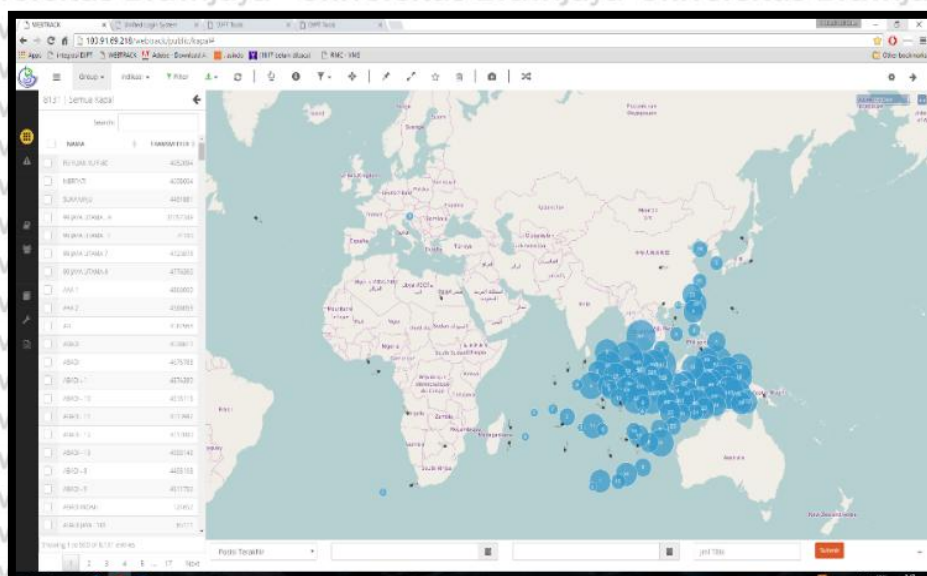
2. Oculus

Webtrack didefinisikan sebagai aplikasi VMS berbasis *website* yang memungkinkan untuk pengawasan kapal melalui *website* secara langsung dengan mengakses pada *website* pengawasan. *Oculus* didefinisikan sebagai aplikasi VMS berbasis *desktop* dengan menggunakan server lokal untuk pengawasan kapal bertujuan untuk mendapatkan hasil analisa yang lebih baik.

4.6.2 Metode Pengawasan VMS (Vessel Monitoring System)

Penggunaan *webtrack* dilakukan di web PSDKP dengan IP Address <https://183.91.69.218/webtrack>. IP Address sewaktu-waktu dapat berubah untuk tujuan keamanan. Pada penggunaan aplikasi *occulus* dilakukan dengan menggunakan *desktop*. Keduanya membutuhkan *password* untuk melakukan *monitoring* dan *tracking* yang hanya diketahui oleh pengawas PSDKP. Adapun cara pemantauan VMS dengan *webtrack* yaitu sebagai berikut.

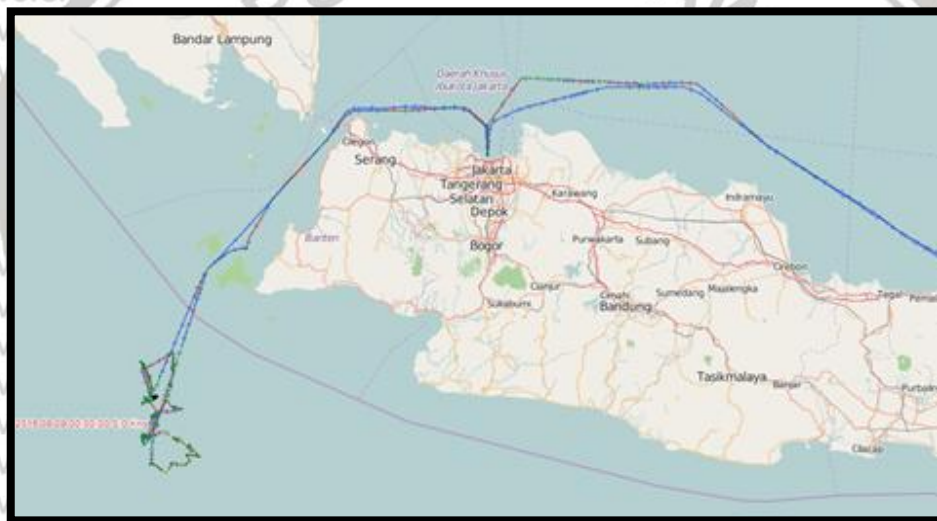
1. Masuk *website webtrack* dan masukan *password* (password hanya pengawas yang memiliki).
2. Lakukan *tracking* pada tombol *track* untuk memunculkan kapal yang terpasang VMS diseluruh Indonesia dan pilih *group* bertujuan untuk menyaring jumlah kapal dan memunculkan kapal yang terpasang VMS pada wilayah tertentu. Untuk tampilan *webtrack* dapat dilihat pada Gambar 12.



GAMBAR 12. Tampilan aplikasi webtrack

Sumber : RMC PSDKP

3. Pilih kategori kapal yang berada pada RMC (*Regional Monitoring Center*) Jakarta dan pilihlah salah satu kapal sekitar.
4. Setelah itu akan muncul *tracking* pergerakan kapal yang melakukan aktifitas operasional penangkapan dan dapat di analisis. Untuk lebih jelasnya lihat pada Gambar 13.

**GAMBAR 13. Monitoring dan tracking kapal**

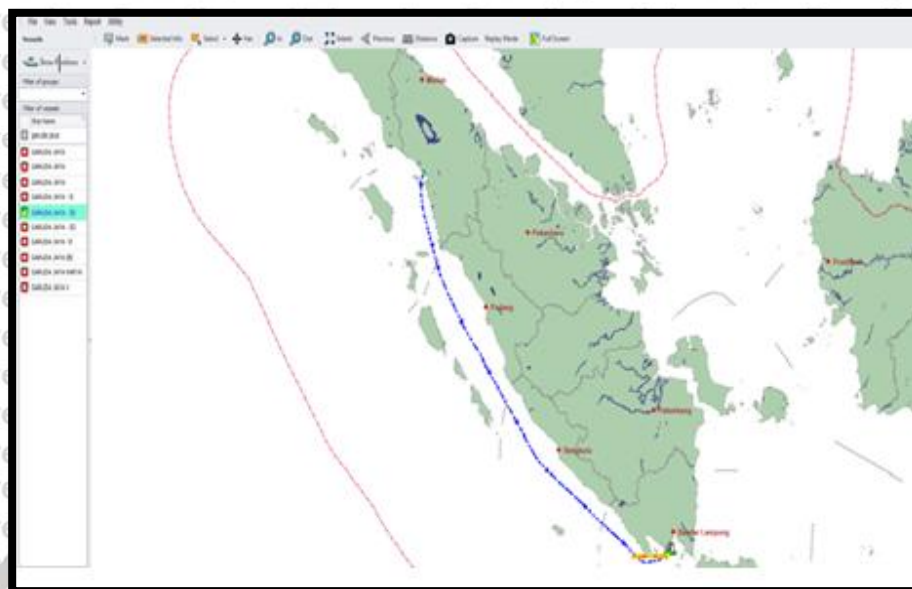
Sumber : RMC PSDKP

Adapun cara pengawasan dengan menggunakan *occulus* adalah sebagai berikut :

1. Masuk pada aplikasi *occulus* dan masukan *password* (*password*nya pengawas yang memiliki).
2. Caranya adalah sama dengan *webtrack* yaitu memilih opsi *track* dan pilih group yang bertujuan untuk menyaring kapal yang diinginkan. Setelah itu tinggal melakukan

analisis *tracking* pada kapal yang ingin di *monitoring* dan dianalisis pergerakannya.

Untuk tampilan aplikasi *occulus* dapat dilihat pada gambar 14.



Gambar 14. Tampilan aplikasi *occulus*

Sumber : RMC PSDKP

4.7 Pengawasan Pelanggaran VMS (*Vessel Monitoring System*)

4.7.1 Wilayah Pemantauan

Pengawasan menggunakan VMS (*Vessel Monitoring System*) dilakukan pada wilayah zonasi di Indonesia. Adanya pemahaman tentang wilayah sangat perlu untuk digunakan dalam pengawasan. Pemahaman ini bertujuan untuk membantu pengawasan dalam sistem pemantauan dengan menggunakan VMS (*Vessel Monitoring System*).

Wilayah pemantauan dilakukan di 3 wilayah Indonesia yaitu laut teritorial, laut ZEE dan laut lepas. Laut teritorial bisa diartikan sebagai wilayah kedaulatan suatu

Negara yang jalur laut langsung berbatasan dengan perairan kepulauannya. ZEE adalah suatu jalur laut yang berada diluar dan berbatasan dengan laut teritorial yang batas terluarnya diukur dari suatu garis pantai ke arah laut bebas dan tidak melebihi jarak 200 mil laut. Laut lepas yaitu zona yang keluar dari wilayah ZEE dimana seluruh Negara berhak memiliki kekayaan alam bersama (Wirjono, 1984).

4.7.2 Indikasi Pelanggaran

Menurut (PSDKP), Indikasi pelanggaran pada pemantauan kapal perikanan berbeda-beda pada setiap pelanggaran antara lain adalah DPI (Daerah Penangkapan Ikan), tempat berlabuh, alat tangkap, keaktifan VMS, transshipment. Pada indikasi DPI kapal melakukan operasional tidak sesuai izin pada SIPI. Pada indikasi pelabuhan, kapal melakukan pendaratan tidak sesuai izin pada SIPI. Pada perizinan operasi kapal tidak mempunyai surat-surat lengkap pada saat operasional. Pada indikasi alat tangkap kapal melakukan alat tangkap yang berbeda pada SIPI atau alat tangkap yang melanggar UU. Pada indikasi keaktifan VMS kapal tidak mengaktifkan VMS pada saat operasional. Pada indikasi *transshipment* kapal melakukan alih muat ditengah laut.

Untuk lebih jelasnya adalah sebagai berikut

1. Daerah Penangkapan Ikan

Daerah Penangkapan Ikan adalah tempat *fishing ground* yang akan dituju suatu kapal untuk mendapatkan hasil tangkapan. Bila tidak sesuai kapal tersebut akan di *blacklist* dan dapat dilaporkan sebagai indikasi pelanggaran DPI. Apabila kapal yang mempunyai izin beroperasi di ZEE lalu kapal tersebut beroperasi di Laut lepas akan dianggap sebagai melanggar kategori DPI (Daerah Penangkapan Ikan).

2. Tempat Berlabuh Kapal/Pangkalan

Tempat berlabuh Kapal/Pangkalan adalah tempat posisi kapal tersebut akan berlabuh. Kapal berlabuh untuk melakukan kegiatan perbaikan, bongkar muat dan melakukan kegiatan yang berhubungan dengan dokumen. Untuk mengawasi hal ini

perlu diperhatikan tempat berlabuh kapal yang tertera pada dokumen harus sama pada izin. Apabila terpantau tidak sesuai maka kapal tersebut terkena indikasi pelanggaran tempat berlabuh kapal.

3. Perizinan Dokumen Operasi

Perizinan dokumen operasi adalah izin bahwa kapal memiliki surat izin untuk melakukan operasi penangkapan. Apabila suatu kapal tidak memiliki surat-surat yang lengkap maka kapal akan di tahan. Pelanggaran pada kategori ini hanya apabila kapal tidak memiliki dokumen atau surat-surat saat pemeriksaan di laut yang mendukung bahwa kapal memiliki izin. Pada indikasi perizinan operasi tidak dapat dipantau dengan VMS melalui *tracking*.

4. Alat Tangkap

Indikasi alat tangkap adalah indikasi yang dilakukan suatu kapal apabila alat tangkap tidak sesuai dengan izin. Dalam pengawasan perlu diperhatikan apakah alat tangkap tersebut termasuk alat tangkap yang sesuai UU atau tidak. Jika kapal terbukti melakukan operasional dengan menggunakan alat tangkap yang dilarang, kapal akan ditahan dan alat tangkap akan disita. Dalam pengawasan ini perlu diperhatikan kecepatan dan pergerakan pada kapal atau dengan melihat dokumen pada SIPI untuk membantu pengawasan.

5. Keaktifan VMS (Vessel Monitoring System)

Pada Indikasi ini kapal melakukan pelanggaran keaktifan yaitu mematikan VMS dengan keadaan mati. Dalam kategori ini kapal menonaktifkan VMS disengaja untuk melakukan operasional penangkapan. Apabila kapal yang hampir mencapai batas perizinan terpantau dan tiba-tiba garis hilang melewati batas perizinan, hal tersebut termasuk disengaja. Sedangkan VMS yang dinonaktifkan secara tidak sengaja adalah

saat operasional ada masalah sinyal pada *transmitter* yang terganggu karena cuaca buruk sehingga garis hilang tetapi tidak terlalu lama.

6. *Transshipment*

Transshipment adalah kegiatan dimana melakukan bongkar alih muatan di tengah laut. Hal ini bisa terjadi penyelundupan tangkapan ke luar negeri atau bahkan menukar hasil tangkapan diluar pengawasan. Menurut (Emmanouil *et.al*, 2012), *transshipment* dapat merugikan lingkungan pada *fishing ground* yang akan menimbulkan *over fishing*.

Pada pelanggaran *transshipment* kapal cenderung berhenti dengan kapal lain dengan waktu yang lama.

4.7.3 Indikator dalam Pengawasan VMS

Pada pemantauan VMSterdapat pola simbol pergerakan garis-garis *tracking* yang menunjukkan kecepatan kapal yang ditetapkan oleh RMC PSDKP Jakarta Utara yaitu adalah sebagai berikut :

1. Garis Merah  : Kecepatan pelan (0-1 knot)
2. Garis Biru  : Kecepatan normal (2-3 knot)
3. Garis Kuning  : Kecepatan cepat (4-5 knot)
4. Garis Hijau  : Kecepatan sangat cepat (>5 knot)

Berdasarkan hasil pengamatan, terdapat beberapa tanda aktivitas kapal yang teridentifikasi oleh VMS. Perbedaan aktivitas tersebut ditandai oleh perbedaan warna.

Perbedaan tersebut menandai perbedaan kecepatan yang dimiliki oleh kapal. Warna tersebut diharapkan menjadi petunjuk untuk mengetahui pergerakan operasional kapal (PSDKP).

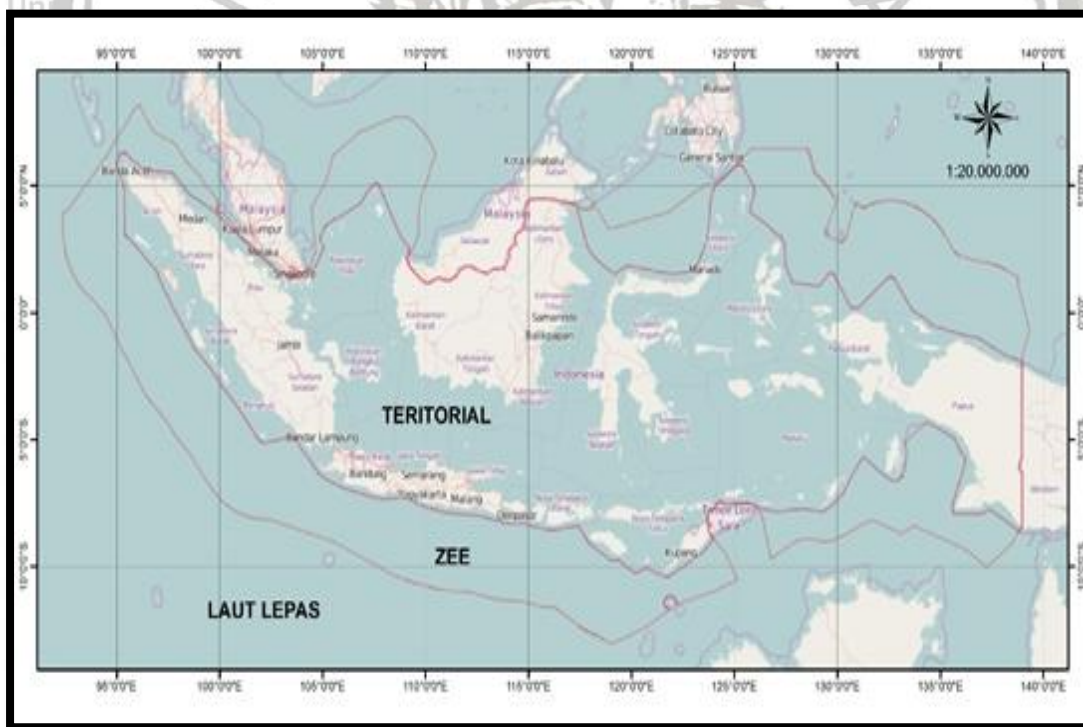
Pada garis merah menunjukkan bahwa kapal memiliki kecepatan dikisaran 0-1 knot. Dalam garis merah ini kapal memiliki kecepatan yang diam dan memiliki kecepatan sangat pelan. Pada garis biru menunjukkan bahwa kapal memiliki kecepatan dikisaran 2-3 knot. Kapal memiliki kecepatan yang normal, tidak terlalu cepat dan lambat. Garis

Kuning menunjukkan bahwa kapal memiliki kecepatan dikisaran 4-5 knot. Pada garis ini kapal melaju dengan kecepatan yang cepat. Garis hijau dengan kecepatan >5 knot atau bisa lebih menunjukkan kapal memiliki kecepatan yang sangat cepat. Menurut (Rahman *et.al*, 2016) aktivitas penangkapan ikan penurunan alat tangkap (*setting*) biasanya ditandai warna kuning – biru dengan dominan warna kuning dan untuk kegiatan pengangkutan hasil tangkapan (*hauling*) terdiri atas warna biru-merah.

4.8 Hasil Analisis *Monitoring* dan *Tracking* Kapal Perikanan

4.8.1 Daerah Pemantauan VMS pada RMC PSDKP Jakarta

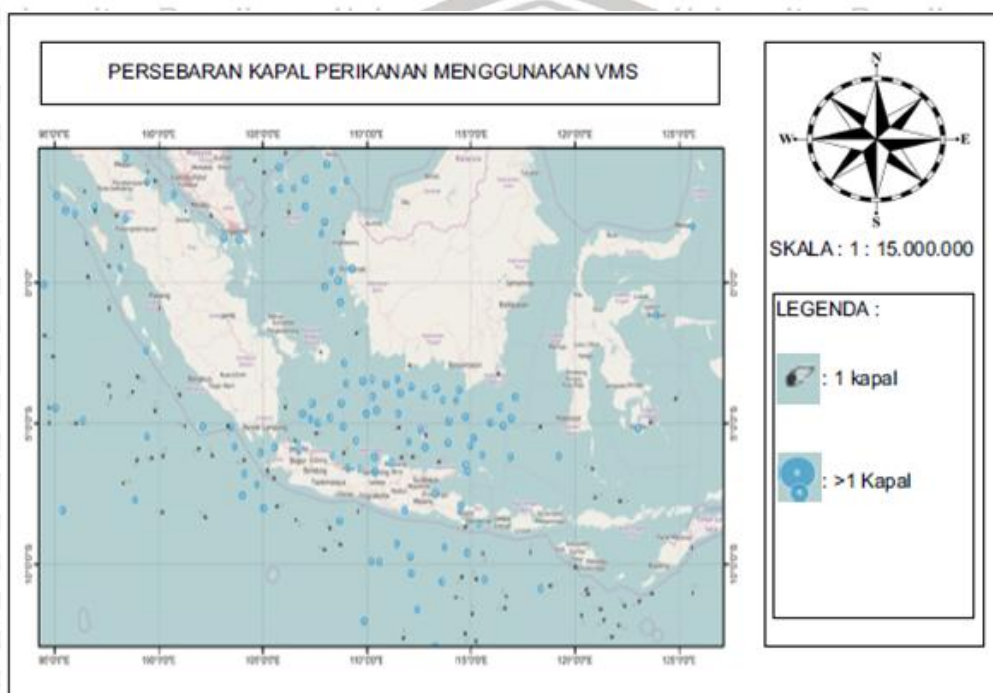
Daerah pemantauan RMC PSDKP Jakarta Utara dilakukan pada seluruh wilayah Indonesia. Kapal yang di awasi adalah kapal yang memasang *transmitter* dan terdaftar pada pelabuhan Nizam Zachman Jakarta. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 15.



Gambar 15. Wilayah Pemantauan RMC PSDKP Jakarta Utara

Sumber :diambil melalui webtrack

Pada gambar di atas dapat dijelaskan bahwa gambar *monitoring* daerah pemantauan yang diambil dengan menggunakan *webtrack*. Pada pemantauan ini perlu adanya pengawasan untuk mengetahui pergerakan kapal yang bertujuan untuk mencegah dan mengurangi kegiatan IUU (*Illegal, Unreported, Unregulated*) Fishing di RMC PSDKP Jakarta Utara. Pada gambar 16 berikut ini memperlihatkan posisi kapal yang aktif terpantau VMS untuk dilakukan analisis pergerakannya.



Gambar 16. Sebaran kapal menggunakan VMS

Sumber :diambil melalui webtrack, 2017

Pada gambar di atas dapat dijelaskan bahwa posisi kapal yang terpantau melalui VMS (*Vessel Monitoring System*) diambil melalui *webtrack*. Pada gambar di atas peneliti sudah melakukan penyaringan group yang bertujuan untuk memonitoring kapal yang hanya di pantau oleh RMC PSDKP Jakarta Utara yaitu adalah kapal yang memasang *transmitter* dan terdaftar pelabuhan Nizam Zachman Jakarta. Pada lingkaran hitam

menunjukkan bahwa terdapat 1 kapal. Pada lingkaran biru menunjukkan bahwa terdapat kapal yang lebih dari 1.

4.8.2 Data Tracking Kapal Pelanggar

Pada pengambilan identifikasi data gambar *tracking* kapal menggunakan data memori *tracking* 2016 yang di ambil melalui data penyimpanan (server) *occulus*. Pada pengambilan data kapal pelanggar di dapatkan dari dokumen dan data *tracking* yang diberikan oleh RMC PSDKP Jakarta. Peneliti menjabarkan semua data pelanggaran dalam bentuk tabel. Untuk lebih jelasnya lihat pada Tabel 5 berikut.

Tabel 5. Data *tracking* kapal pelanggar

NO	KAPAL	IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL					GAMBAR
		DPI	PL	AL	VMS	TS	
1	Bintang Samudra Pro	√			√		17
2	Danau Toba Indah	√			√		18
3	Dewa Guci	√					19
4	Indah Jaya Makmur	√			√		20
5	Jaya – Wijaya II	√			√		21
6	Karya Gemilang II	√			√		22
7	Kilat Maju Jaya - 30	√					23
8	Kilat Maju Jaya - I	√			√		24
9	Naili - II	√			√		25
10	Nusantara Indah - IX	√					26
11	Photeri				√		27



NO	KAPAL	IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL					GAMBAR
		DPI	PL	AL	VMS	TS	
12	Prima Jaya Bahari				√		-
13	Rejeki Abadi					√	28
14	Sinar Mentari - 02	√					-
15	Starindo Jaya - V	√			√		29
16	Starindo Jaya Maju - 5	√			√		30
17	Starindo Jaya Maju - VII	√			√		31
18	Unggul Jaya				√		-
19	United - 29	√					-
20	United - XXIII	√			√		32
21	Abadi Maju	√					33
22	Artha Samudera	√					-
23	Bintang Samudra Perkasa	√					-
24	Cahaya Mutiara	√					-
25	Citra Maju 28	√			√		34
26	Haiteri Jaya Utama	√					35
27	Hanindo - 01	√					-
28	Hanindo - 02	√					-
29	Hanindo - V	√					-
NO	KAPAL	IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL					GAMBAR



		DPI	PL	AL	VMS	TS	
30	Harapan Jaya - XVII	√					-
31	Harapan Jaya - XXII	√					-
32	Hasil Laut - 38	√					-
33	Jimmy Wijaya	√					-
34	Maju Setia	√					-
35	Naili - 01	√					-
36	Nusantara Indah - VIII	√					-
37	Nusantara Jaya	√					-
38	Putra Jaya - 49	√					-
39	Rajawali - I	√			√		36
40	Roda Terbang - 5	√					37
41	Roda Terbang -09	√					-
42	Samudra Sukses - I	√			√		38
43	Sukses Wijaya - 68	√					39
44	Sun Rise - VI	√					-
45	Sun Star				√		-
46	Surya Terbit - 08	√					-
47	Surya Timur - 50				√		-
NO	KAPAL	IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL					GAMBAR
		DPI	PL	AL	VMS	TS	



48	Union - II	√					
49	United - 28	√			√		40
50	United XXII	√					
51	United XXV	√					
52	Dewa Guci	√					
53	Mekar Kencana	√					41
54	Prima Hasil Samudera	√					42
55	Laskar Pelangi	√					43
56	Tanjung Permai	√					44
57	Cahaya Budi Makmur F - 112	√					45
58	Hasil Laut 39	√					46
59	Naili - IX	√			√		47
60	Sumber Jaya - VI	√					48
61	Hasil Laut 20	√					49
62	Samindo - 01	√					50
63	Garuda Jaya V	√			√		51
64	Harapan Jaya - 28	√					
65	Nusantara Indah VIII	√					52
IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL							
NO	KAPAL	DPI	PL	AL	VMS	TS	GAMBAR
66	Sinar Mentari - 02	√					53



67	Cahaya Abadi II	√				54
68	Haiteri Jaya Utama	√				-
69	Harapan Jaya Perkasa - VI	√				55
70	Nakaviota	√				56
71	Suman Jaya Perkasa - IX	√				-
72	Teguh Bintang United	√			√	57
73	Bintang Sejahtera	√				58
74	Danau Toba Indah IX	√			√	59
75	Hasil Samudera Hindia	√				60
76	Garuday Jaya - VI	√				-
77	Harapan Jaya Perkasa	√				61
78	Hanindo - 02	√				-
79	Infinity - I	√				-
80	Kencana Jaya 8	√				-
81	Putra Pendawa	√				-
82	Mega Samudra	√				-
83	Mina Samudera	√				-
IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL						
NO	KAPAL	IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL				GAMBAR
		DPI	PL	AL	VMS	TS
84	United VIII	√				-
85	United XII	√				-

86	Harapan Jaya XVII	√					-
87	Hasil Laut 8	√					-
88	Hasil Samudera Hindia	√					-
89	Arta Sampurna - II	√					-
90	Hasil Laut 52	√					-
91	Banyu Urip Makmur - 88	√					-
92	Dewata Samudera	√					-
93	Malindo Sukses					√	-
94	Hasil Laut - XIII					√	-
95	Cakrawala - XI				√	√	62
96	Hasil Laut - III				√	√	63
97	Samudera Biru - II	√					-
98	Sinar Jaya	√					-
99	Hasil Laut - 38	√					-
100	Sun Jaya - III	√					-
101	Prima Bintang United	√					-
IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL							
NO	KAPAL						GAMBAR
		DPI	PL	AL	VMS	TS	
102	Apel Merah	√					64
103	Horison - XI	√					65
104	Nusa Indah - A	√					-



105	Bahari Jaya	√			√		66
106	Sin Toba Jaya - 18				√	√	67
107	Jaya Sentosa	√			√		68
108	Sumber Sejati - II	√					-
109	Hasil Tuna Utama	√					-
110	Agra Jaya - I	√					-
111	Arta Sampurna - II	√					-
112	Berkah Jaya	√					-
113	Borneo Jaya - II	√					-
114	Hasil Samudera	√					-
115	Charly Tuna Wijaya - 11	√					-
116	Hanindo - 02	√					-
117	Hasil Laut - 8	√					-
118	Indah Sari	√					-
119	Naili - 01	√					-
NO	KAPAL	IDENTIFIKASI TRACKING KAPAL					GAMBAR
		DPI	PL	AL	VMS	TS	
120	Abadi Maju	√					-
121	Citra Maju - 28	√					-
122	Hanindo - V	√					-
123	Sumber Jaya-VI	√					-

124	Hasil Laut - 20	√					
125	Samindo - 01	√					
126	Garuda Jaya VI	√					
127	Setia Bhakti	√					
128	Wijaya Abadi II	√					
129	Damasha - 5	√					
130	Sinar Arindo - 26	√					
131	Cahaya Mutiara - 1	√					
132	Arta Sampurna - 08	√					

Keterangan :

DPI : Daerah Penangkapan Ikan

AL : Alat Tangkap

PL : Pelabuhan

TS : Transshipment

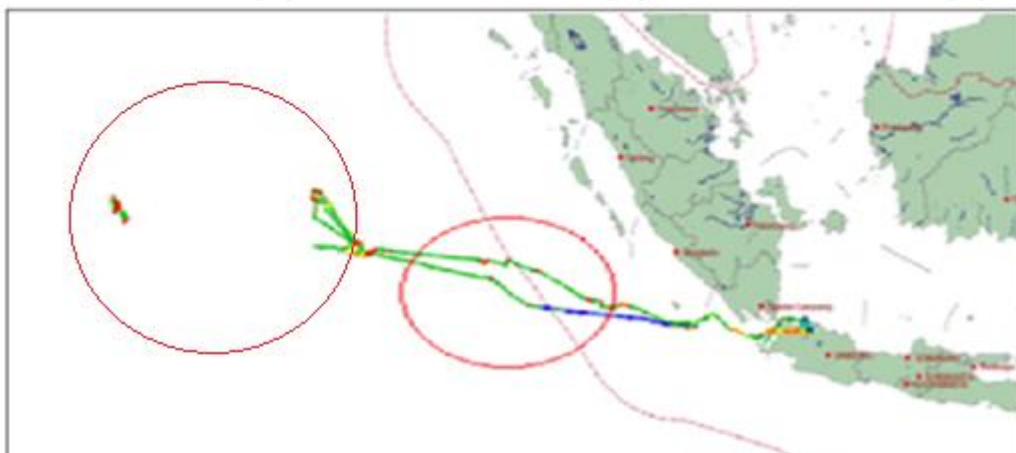
VMS : Keaktifan VMS

√ : Terindikasi Pelanggaran

Data perizinan kapal dapat dilihat pada Lampiran 4 dan untuk gambar pergerakan *tracking* kapal yang lain dapat dilihat pada Lampiran 7.

Pada setiap kapal memiliki pelanggaran yang berbeda beda. Dalam hasil analisis *monitoring&tracking* berikut menunjukan beberapa pergerakan kapal pada setiap pelanggaran adalah sebagai berikut :

1. Bintang Samudra Pro



Gambar 17. Bintang Samudra Pro

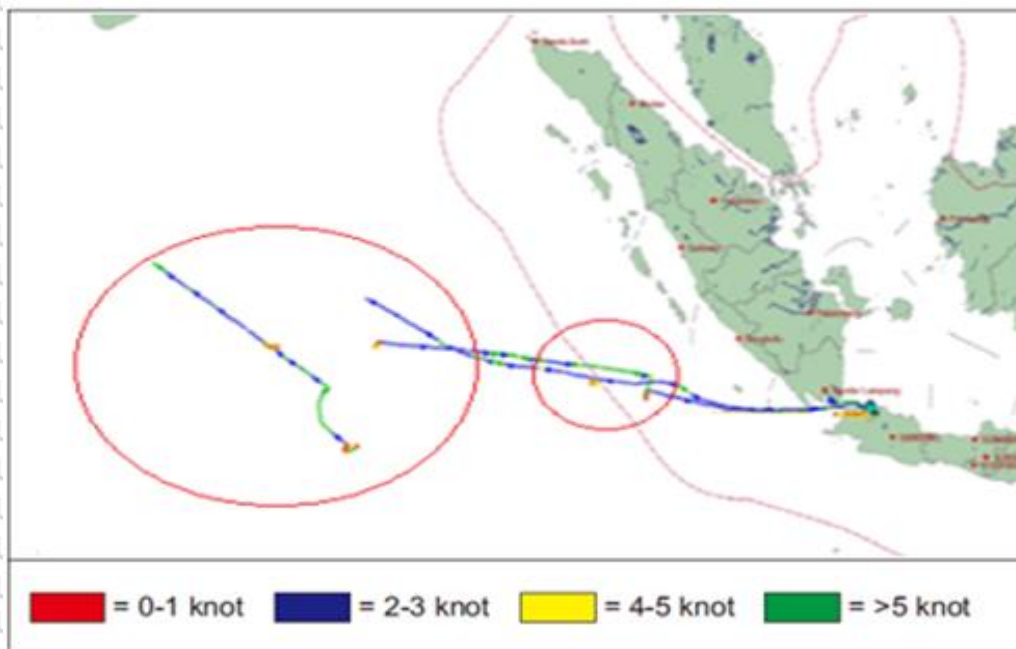
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Bintang Samudra Pro memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEE I S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Bintang Samudra Pro melakukan indikasi pelanggaran DPI (Daerah Penangkapan Ikan). Kapal tersebut berangkat dari pelabuhan menuju *fishing ground* dan melewati garis ZEEI dan menuju laut lepas. Kapal melakukan indikasi keaktifan VMS dimana kapal mematikan vms pada garis putus.

2. Danau Toba Indah



Gambar 18. Danau Toba Indah

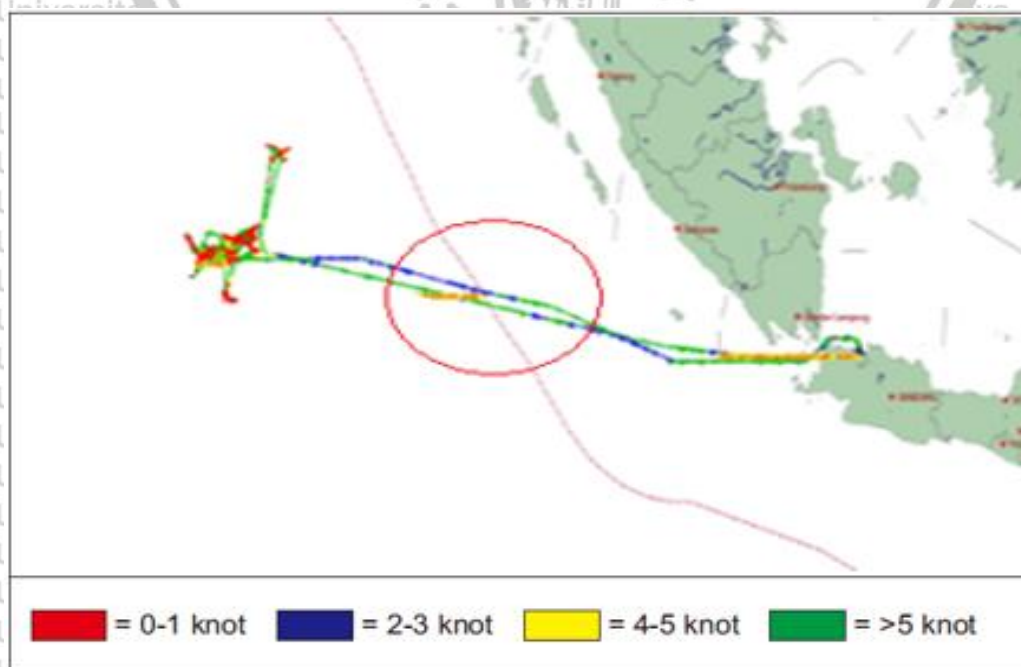
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Danau Toba Indah memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar.
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEEI S.Hindia.

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Danau Toba Indah melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Dimana kapal tersebut berangkat dari pelabuhan menuju *fishing ground* melewati batas ZEEI dan menuju laut lepas. Pada saat itu juga VMS tidak aktif ditunjukkan pada garis putus.

3. Dewa Guci



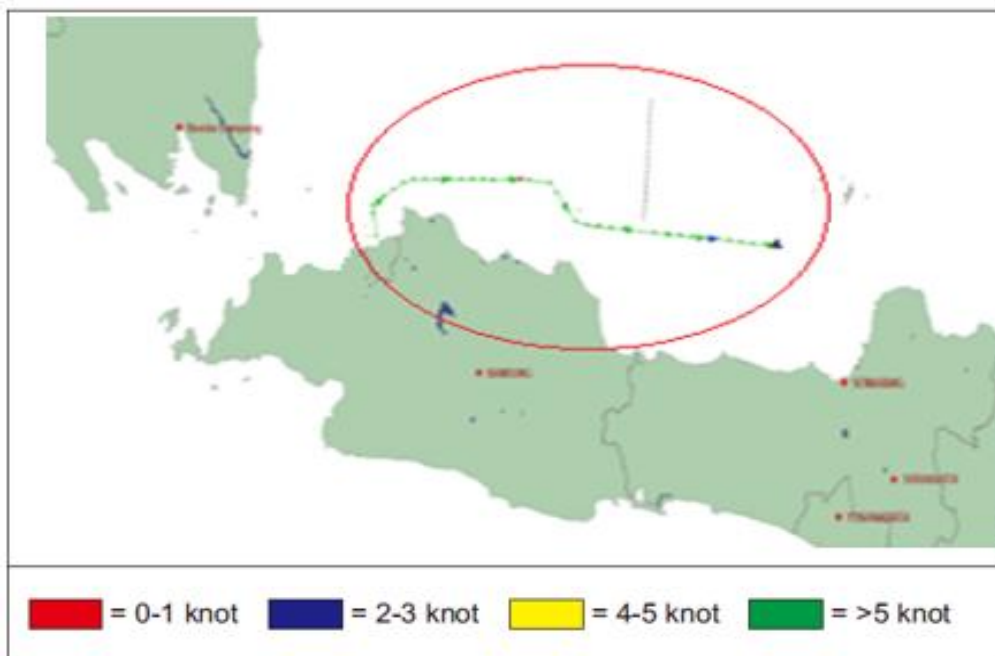
Gambar 19. Dewa Guci*Sumber : RMC PSDKP*

Kapal Dewa Guci memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil.
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEEI S.Hindia.

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Dewa Guci melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal tersebut berangkat dari pelabuhan menuju *fishing ground* melewati batas ZEEI dan menuju laut lepas. Hal ini menunjukkan kapal telah melanggar DPI karena tidak sesuai izin tempat operasional sesuai data yang di tetapkan.

4. Indah Jaya Makmur

**Gambar 20. Indah Jaya Makmur**

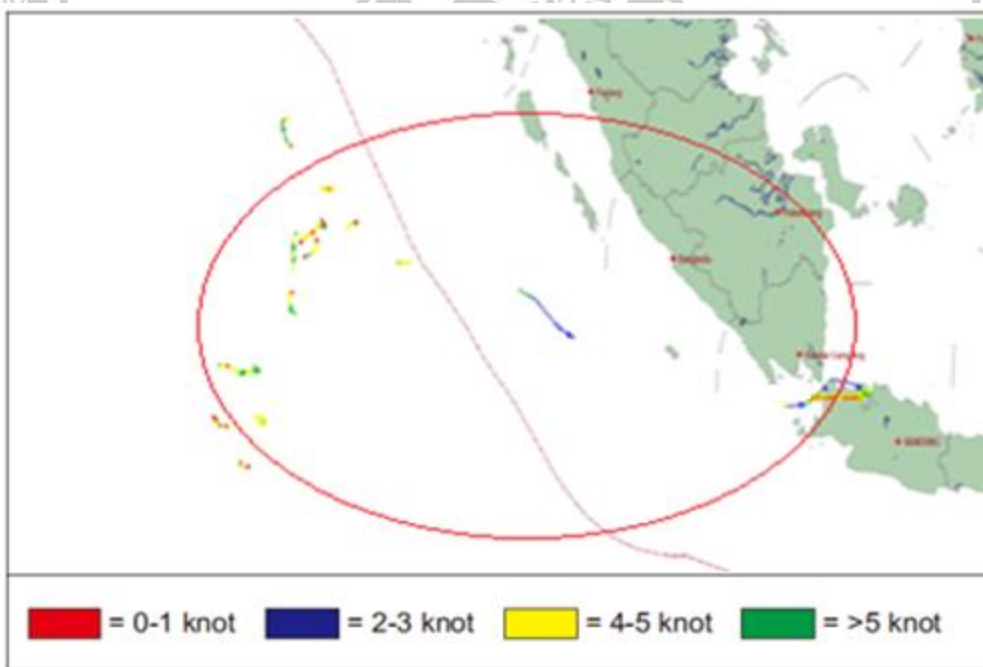
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Indah Jaya Makmur memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil.
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEEI S.Hindia.

Pada *tracking* gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Indah Jaya Makmur melakukan indikasi pelanggaran DPI. Dimana kapal tersebut tidak berangkat pada daerah izin penangkapan dan melakukan operasional penangkapan di Laut teritorial Utara Jawa. Kapal Indah Jaya Makmur tidak memiliki izin operasional pada laut jawa.

5. Jaya Wijaya – II



Gambar 21. Jaya Wijaya - II

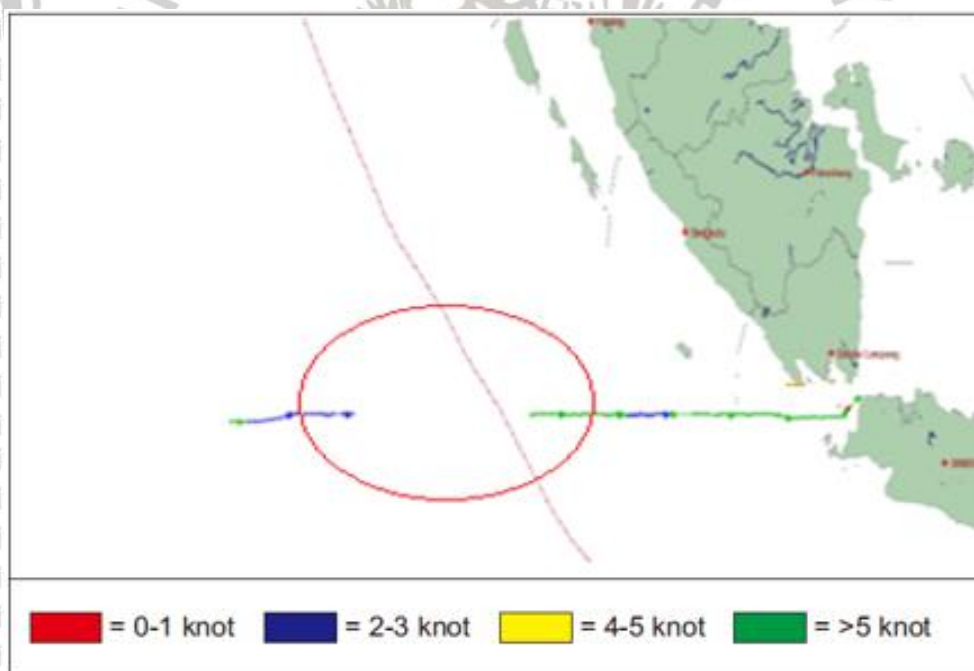
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Kapal Jaya Wijaya - II memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEE I S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Jaya Wijaya II melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Dimana kapal tersebut berangkat dari pelabuhan menuju *fishing ground* melewati batas ZEEI dan menuju laut lepas dan tidak mengaktifkan VMS yang ditunjukan garis kuning dan garis putus.

6. Karya Gemilang – II



Gambar 22. Karya Gemilang - II

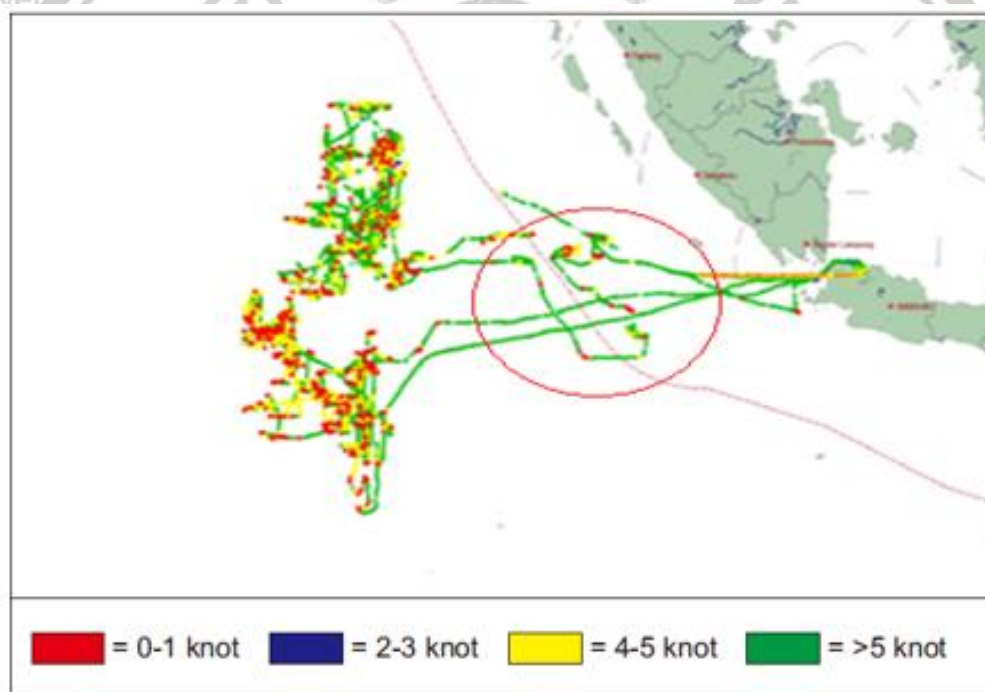
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Karya Gemilang - II memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Karya Gemilang – II melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Dimana kapal tersebut berangkat dari pelabuhan menuju *fishing ground* melewati batas ZEEI dan menuju laut lepas dan tidak mengaktifkan VMS yang ditunjukkan garis putus.

7. Kilat Maju Jaya – 30



Gambar 23. Kilat Maju Jaya - 30

Sumber : RMC PSDKP

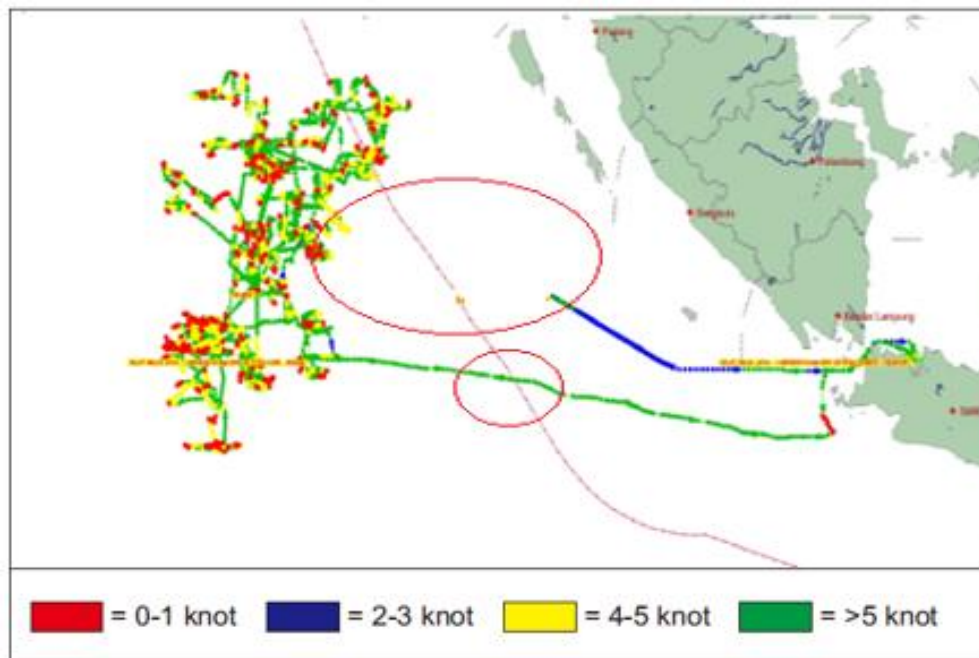
Kapal Kilat Maju Jaya - 30 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Long Line

2. Daerah Izin Penangkapan di ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera) dan ZEEI S.Hindia (Selatan Jawa)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Kilat Maju Jaya - 30 melakukan indikasi pelanggaran DPI. Dimana kapal tersebut berangkat dari pelabuhan menuju *fishing ground* melewati batas ZEEI dan menuju laut lepas yang tidak sesuai izin penangkapan.

8. Kilat Maju Jaya – I



Gambar 24. Kilat Maju Jaya - I

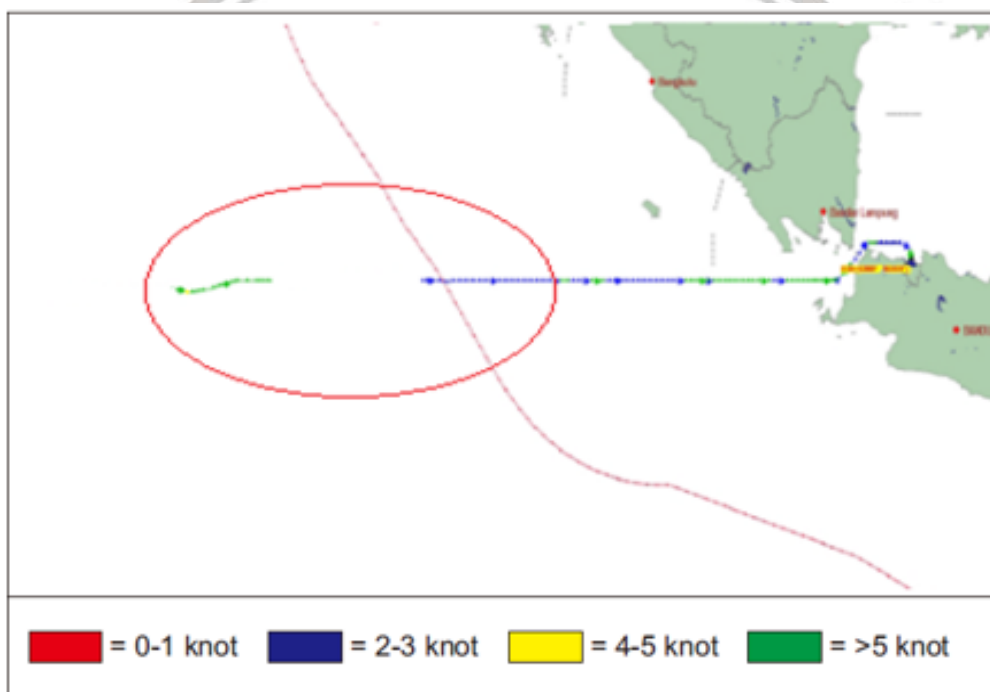
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Kilat Maju Jaya - I memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Kilat Maju Jaya - I melakukan indikasi pelanggaran DPI. Dimana kapal tersebut berangkat dari pelabuhan menuju *fishing ground* dengan garis hijau sampai melewati batas ZEEI dan menuju laut lepas yang tidak sesuai izin penangkapan. Kapal juga melakukan Indikasi keaktifan VMS pada saat menuju pelabuhan dengan garis menuju garis biru.

9. Naili – II



Gambar 25. Naili - II

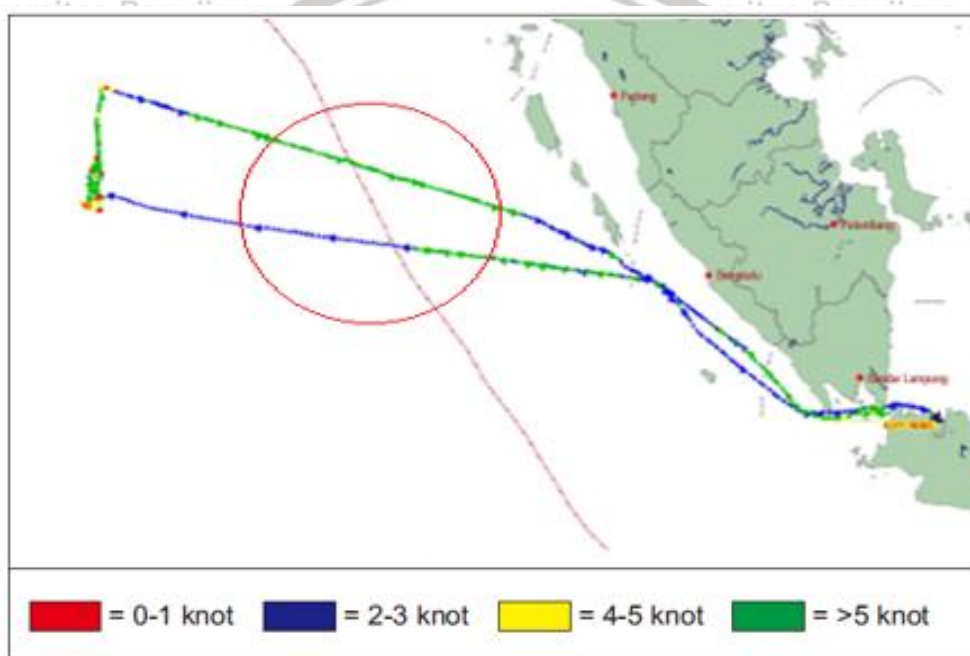
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Naili - II memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Naili – II melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Dimana kapal tersebut berangkat dari pelabuhan ke *fishing ground* melewati batas ZEEI dan tidak mengaktifkan VMS.

10. Nusantara Indah – IX



Gambar 26. Nusantara Indah - IX

Sumber : RMC PSDKP

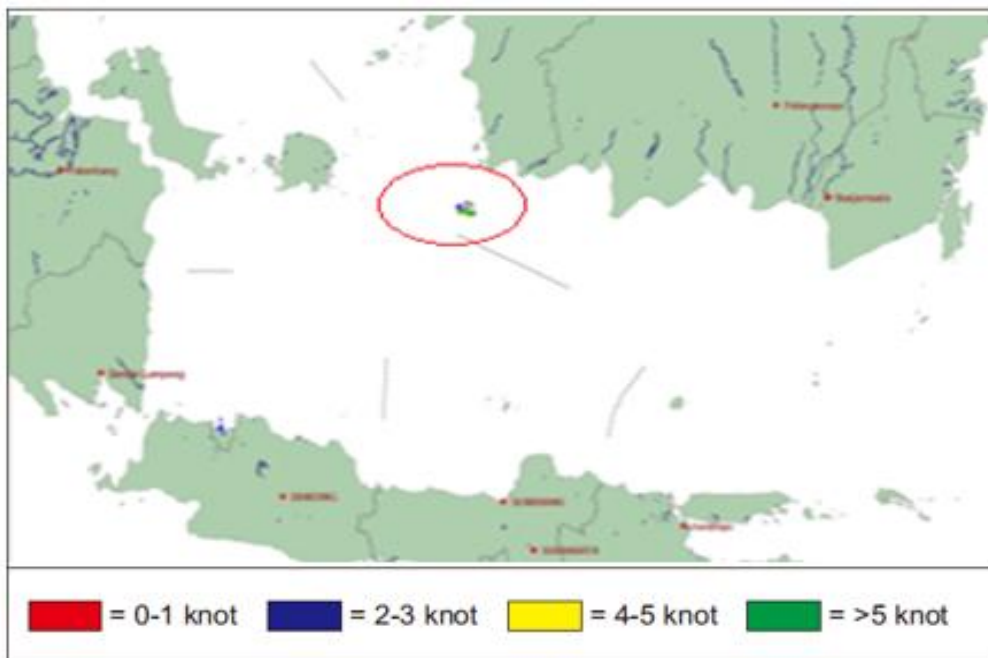
Kapal Bintang Nusantara Indah - IX memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Longline
2. Daerah Izin Penangkapan di ZEEI. S. Hindia (Barat Sumatera), ZEEI. S. Hindia (Selatan Jawa).

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Nusantara Indah IX melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal tersebut berangkat dari pelabuhan ke

fishing ground melewati batas ZEEI dan menuju laut lepas. Izin operasi tidak sesuai dengan yang ditetapkan.

11. PHOTERI



Gambar 27. PHOTERI

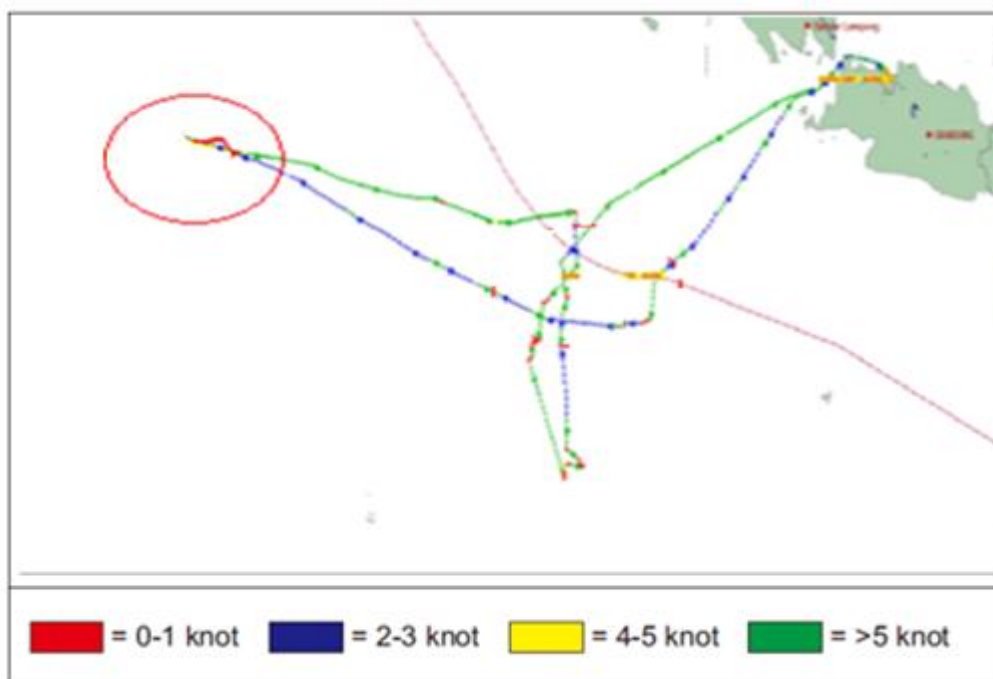
Sumber : RMC PSDKP

Kapal PHOTERI memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Bouke Ami
2. Daerah Izin Penangkapan di L. Cina Selatan, Slt. Karimata, L. Natuna

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal PHOTERI melakukan indikasi pelanggaran Keaktifan VMS. Kapal tersebut tidak mengaktifkan VMS sama sekali mulai dari berangkat dari pelabuhan ke *fishing ground*. Kapal terpantau di laut jawa dan tidak memiliki garis perjalanan *tracking* saat dipantau.

12. Rejeki Abadi - 01

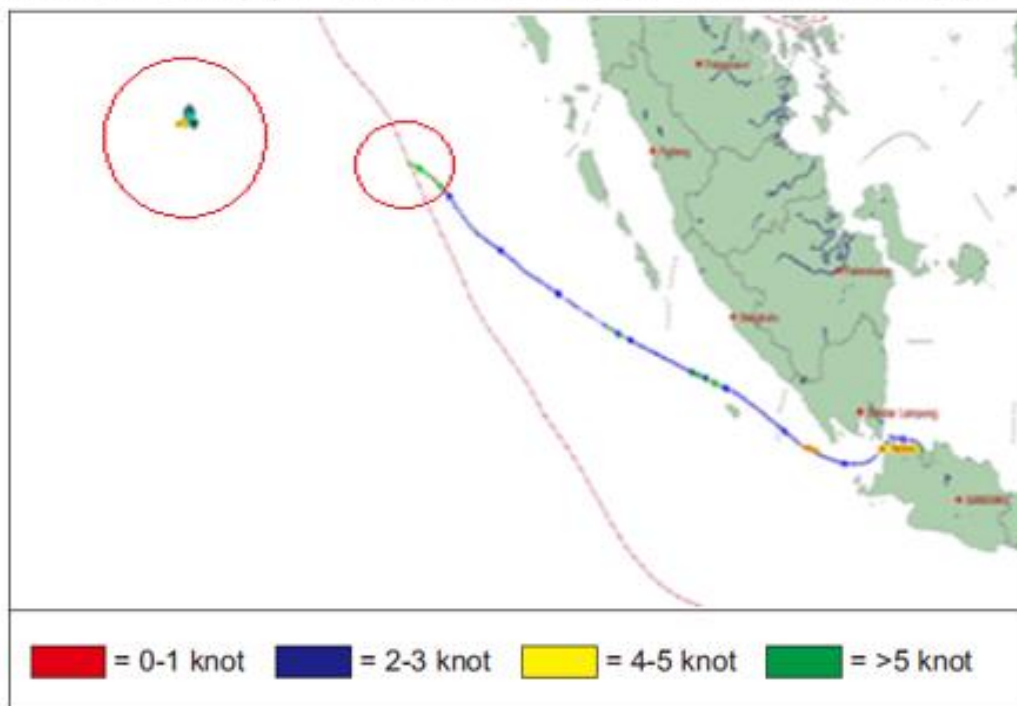
**Gambar 28. Rejeki Abadi - 01***Sumber : RMC PSDKP*

Kapal Rejeki Abadi -01 memiliki data sebagai berikut :

1. Kapal Pengangkut Ikan

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Rejeki Abadi -01 melakukan indikasi *transshipment*. Kapal melintas daerah ZEEI dan melakukan alih muatan di tengah laut pada lingkaran merah. Kapal Rejeki Abadi – 01 melakukan alih muatan yang dapat dilihat dari kecepatan 0 knot. Kapal Rejeki Abadi – 01 sudah terindikasi pelanggaran *transshipment* dalam data *tracking* PSDKP. Pada kasus ini kapal tersebut melakukan kegiatan alih muat pada lingkaran merah yang sudah di pantau oleh pengawas PSDKP.

13. Starindo Jaya – V



Gambar 29. Starindo Jaya - V

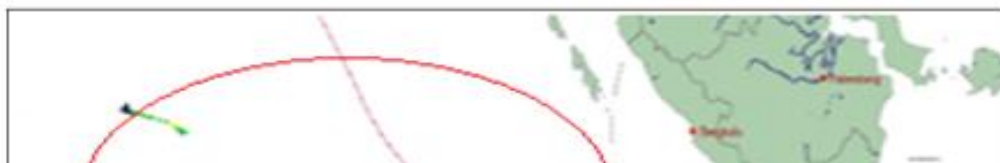
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Starindo Jaya - V memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Starindo Jaya - V melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Kapal tersebut tidak mengaktifkan VMS pada saat melewati garis ZEEI sekaligus melakukan operasional menuju laut lepas yang tidak sesuai izin.

15. Starindo Jaya Maju – 5



Gambar 30. Kilat Maju Jaya - 5

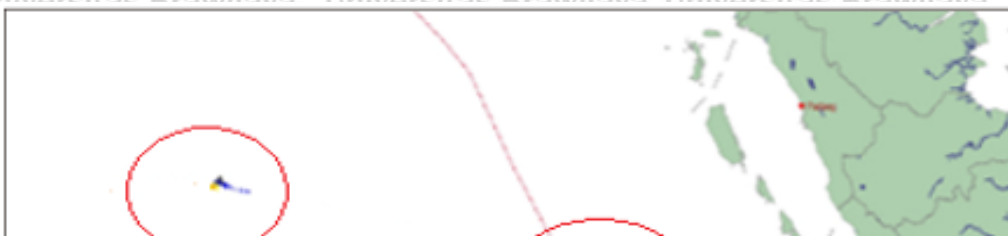
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Kilat Maju Jaya - 5 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Kilat Maju Jaya - 5 melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Kapal tersebut tidak mengaktifkan VMS pada saat melewati garis ZEEI sekaligus melakukan operasional menuju laut lepas yang tidak sesuai izin.

16. Starindo Jaya – VII



Gambar 31. Starindo Jaya - VII

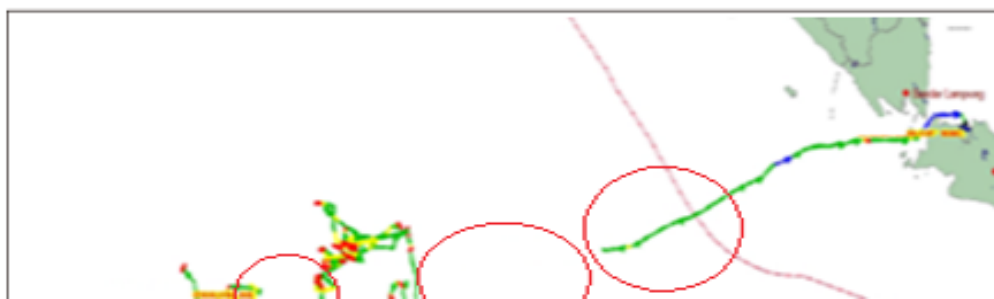
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Starindo Jaya - VII memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Starindo Jaya - VII melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Kapal tersebut tidak mengaktifkan VMS saat berangkat dari pelabuhan dan melewati garis ZEEI yang tidak sesuai izin penangkapan.

17. UNITED – XXIII



Gambar 32. UNITED - XXIII

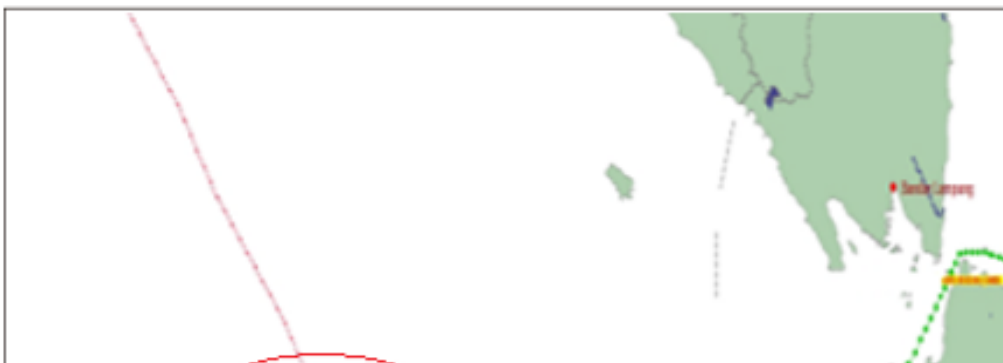
Sumber : RMC PSDKP

Kapal UNITED - XXIII memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal UNITED - XXIII melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Kapal Kapal berangkat dari pelabuhan menuju *fishing ground* dan melewati garis ZEEI. Kapal tidak mengaktifkan VMS pada saat operasional penangkapan.

18. Abadi Maju



Gambar 33. Abadi Maju*Sumber : RMC PSDKP*

Kapal Abadi Maju memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Abadi Maju melakukan indikasi pelanggaran DPI dengan melewati batas ZEEI dan melakukan operasional penangkapan di Luat Lepas. Pada gambar dapat dilihat bahwa kapal melanggar operasional dengan melewati batas ZEEI yang tidak sesuai izin.

19. Citra Maju 28



Gambar 34. Citra Maju 28

Sumber : RMC PSDKP

Kapal Citra Maju 28 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Citra Maju 28 melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS dengan melewati batas ZEEI untuk melakukan operasional penangkapan di Laut Lepas dan tidak mengaktifkan VMS pada saat keluar jalu dan menuju *fishing ground*.

20. Haiteri Jaya Utama



Gambar 35. Haiteri Jaya Utama

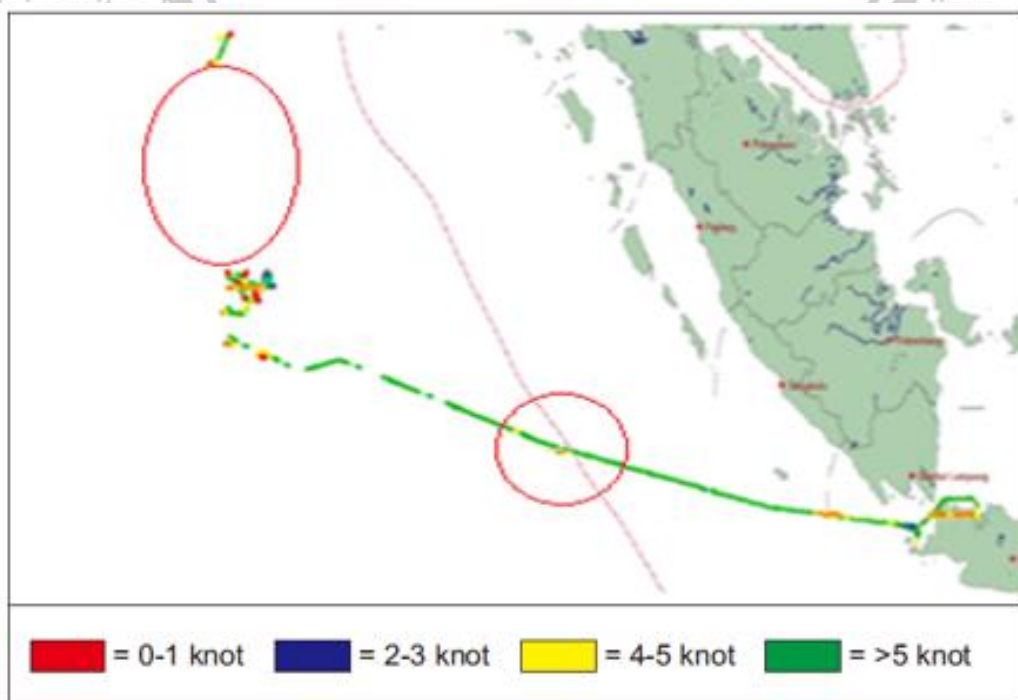
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Haiteri Jaya Utama memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Haiteri Jaya Utama melakukan indikasi pelanggaran DPI dengan melewati batas ZEEI untuk melakukan operasional penangkapan di laut lepas. Kapal melakukan penangkapan tidak sesuai dengan data sehingga kapal melanggar indikasi DPI.

21. Rajawali - I



Gambar 36. Rajawali - I

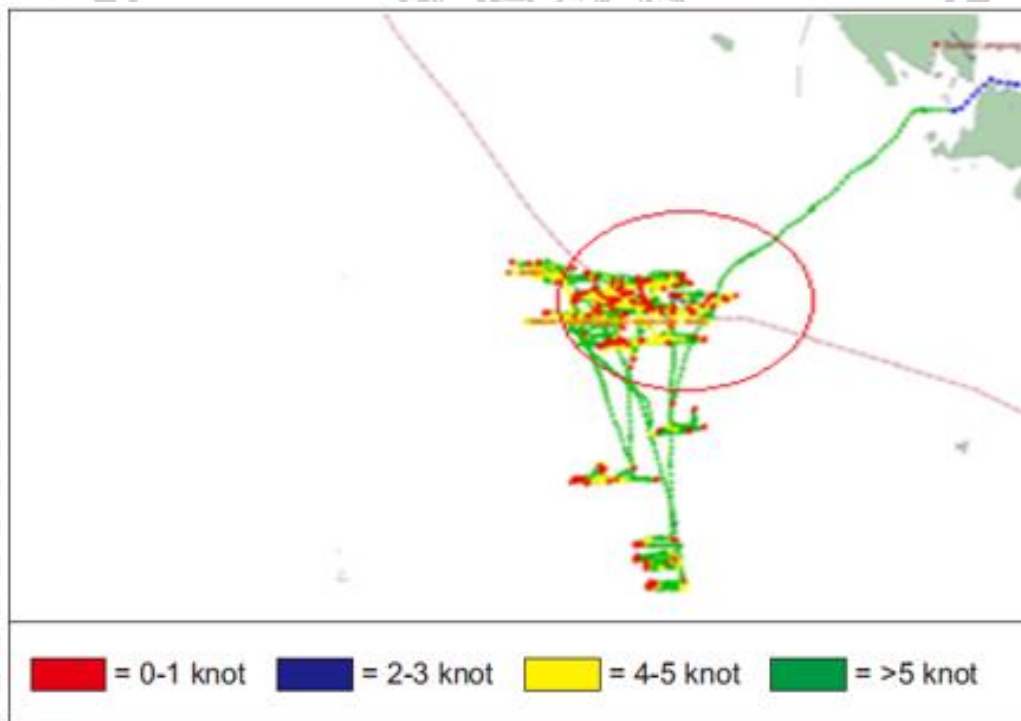
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Rajawali - I memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Rajawali - I melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Rajawali berangkat menuju *fishing ground* dan melewati batas ZEEI yang tidak sesuai izin operasional penangkapan.

22. Roda Terbang 5



Gambar 37. Roda Terbang 5

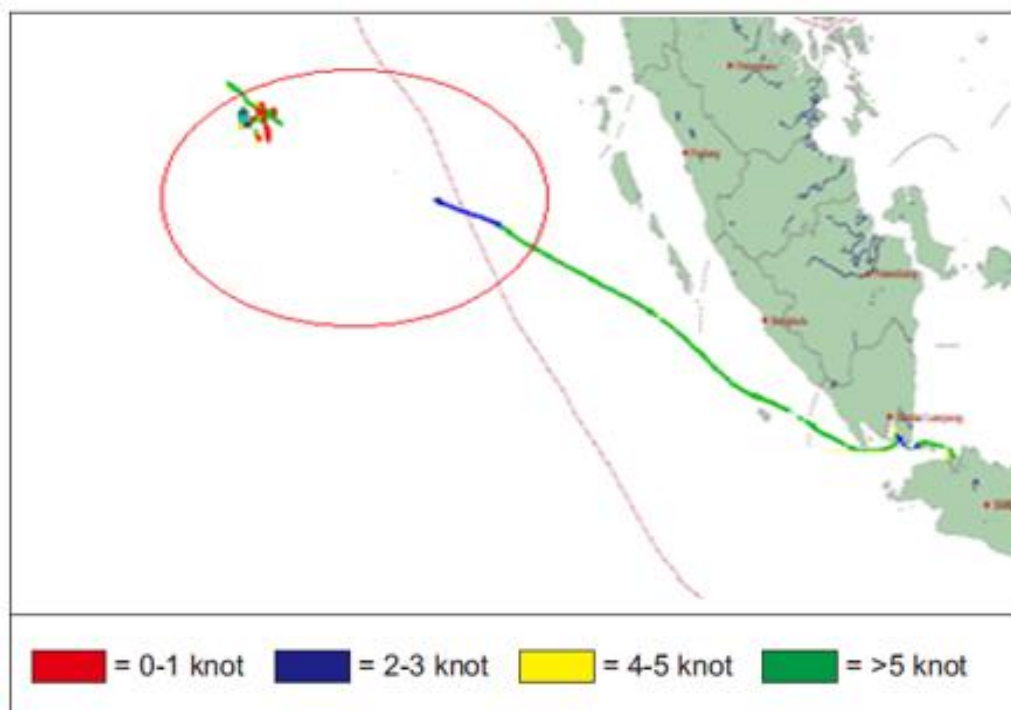
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Roda Terbang 5 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Long Line
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Roda Terbang 5 melakukan indikasi pelanggaran DPI dengan melewati batas ZEEI untuk melakukan operasional penangkapan di laut lepas. Kapal terpantau melakukan operasional penangkapan dan melanggar tempat operasional yang seharusnya tidak menuju laut lepas.

23. Samudera Sukses – I



Gambar 38. Samudera Sukses - I

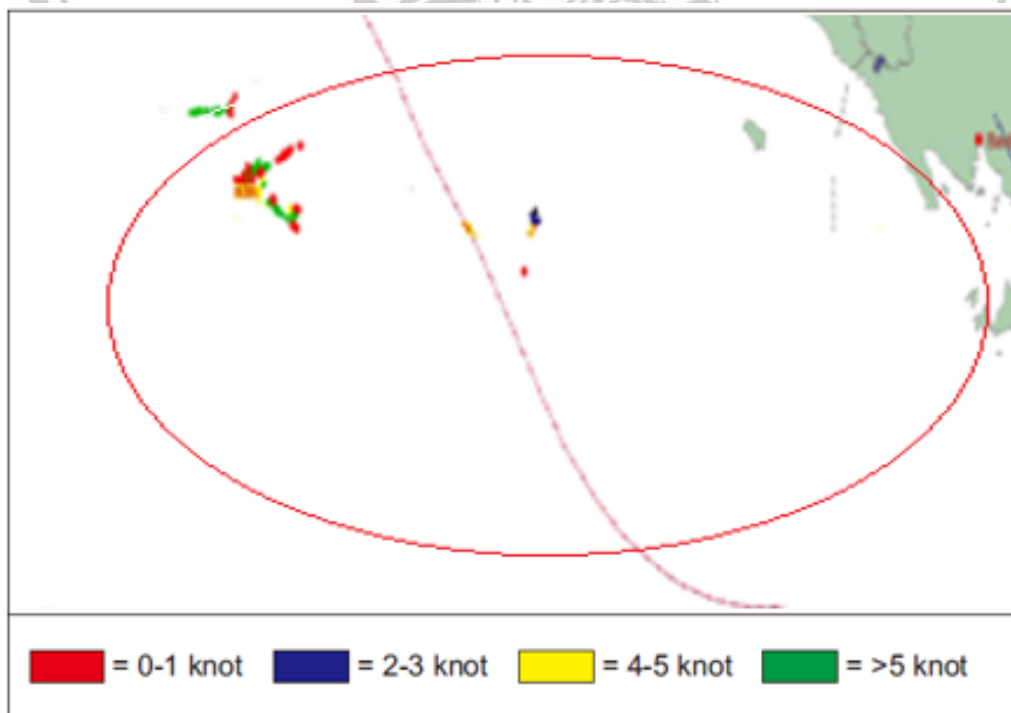
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Samudera Sukses - I memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Samudera Sukses - I melakukan indikasi pelanggaran DPI dan keaktifan VMS dengan melewati batas ZEEI untuk melakukan operasional penangkapan di laut lepas. Kapal mematikan VMS dan menghidupkannya kembali saat melakukan operasional penangkapan. Hal ini termasuk melanggar tata tertib pemakaian VMS pada saat operasional penangkapan.

24. Sukses Wijaya – 68



Gambar 39. Sukses Wijaya - 68

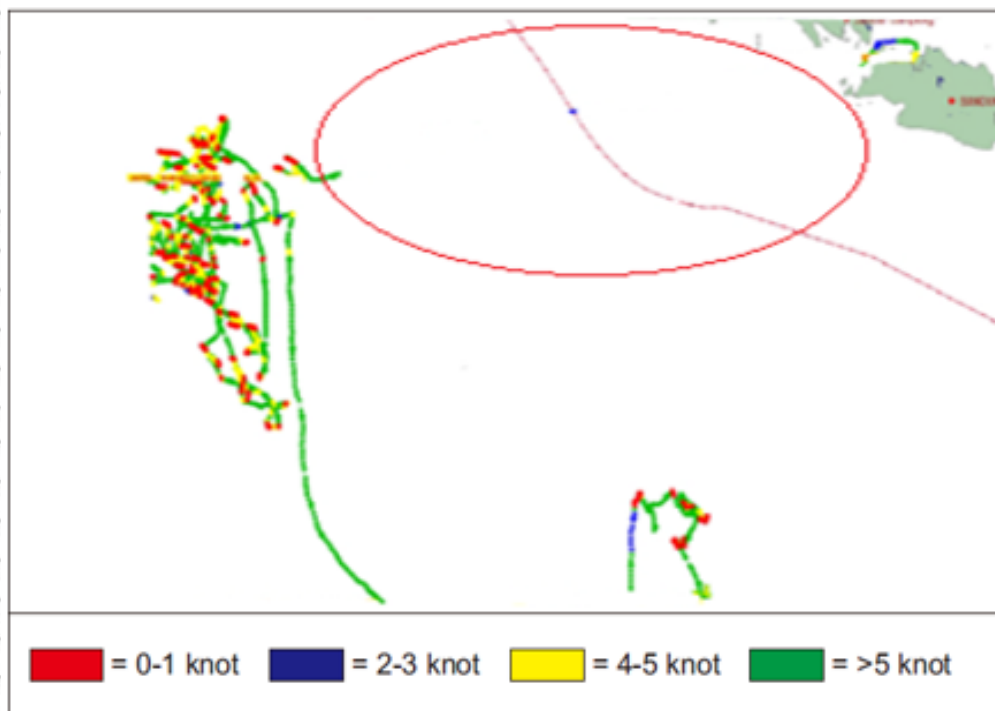
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Sukses Wijaya - 68 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Sukses Wijaya - 68 melakukan indikasi pelanggaran DPI dan keaktifan VMS. Kapal tidak mengaktifkan VMS dan baru terpantau saat menuju laut lepas. Hal ini jelas menunjukan kapal melanggar DPI dan keaktifan VMS.

25. United – 28



Gambar 40. United - 28

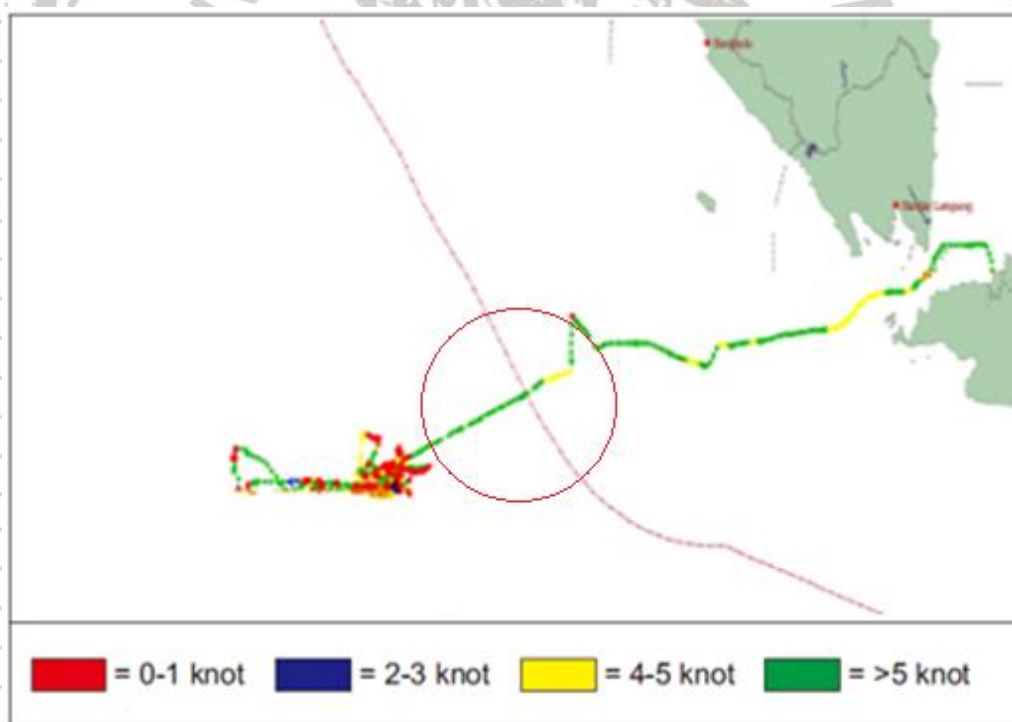
Sumber : RMC PSDKP

Kapal United - 28 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Selatan Jawa)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal United - 28 melakukan indikasi pelanggaran DPI dan keaktifan VMS. Kapal tidak mengaktifkan VMS mulai dari berangkat dari pelabuhan dan baru terpantau saat menuju laut lepas dan melakukan operasional penangkapan.

26. Mekar Kencana – 05



Gambar 41. Mekar Kencana - 05

Sumber: RMC PSDKP

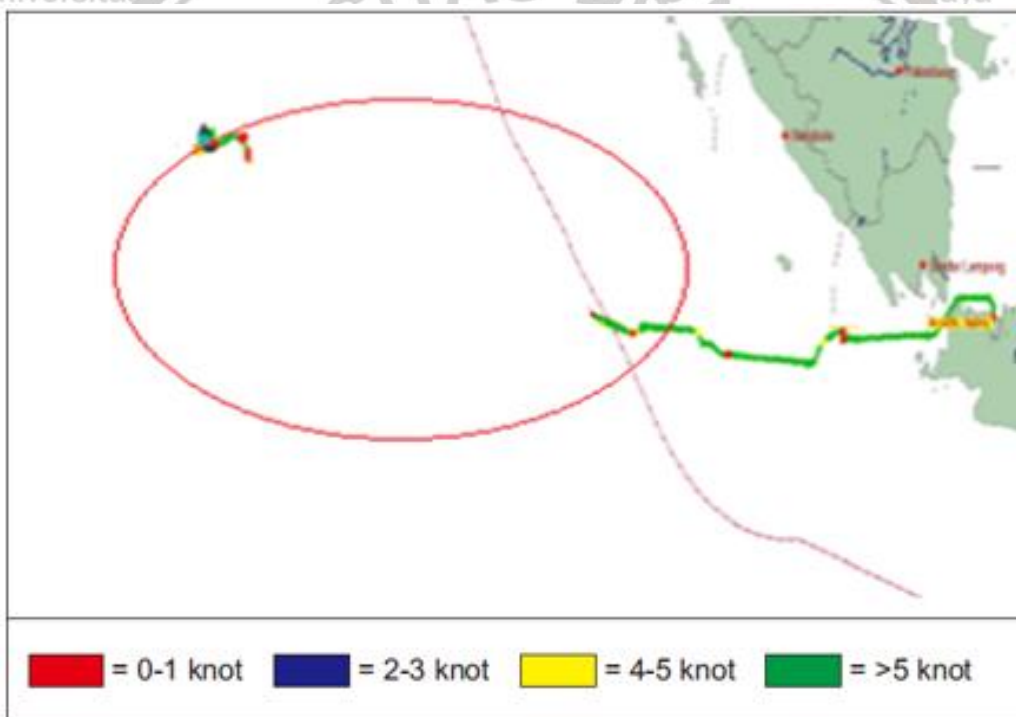
Kapal Sukses Mekar Kencana - 05 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil

2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Mekar Kencana – 05 melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau menuju laut lepas dan melakukan operasional penangkapan. Hal ini menunjukkan bahwa kapal melakukan pelanggaran DPI yang tidak sesuai izin penangkapan yang tertera pada data.

27. Prima Hasil Samudera



Gambar 42. Prima Hasil Samudera

Sumber : RMC PSDKP

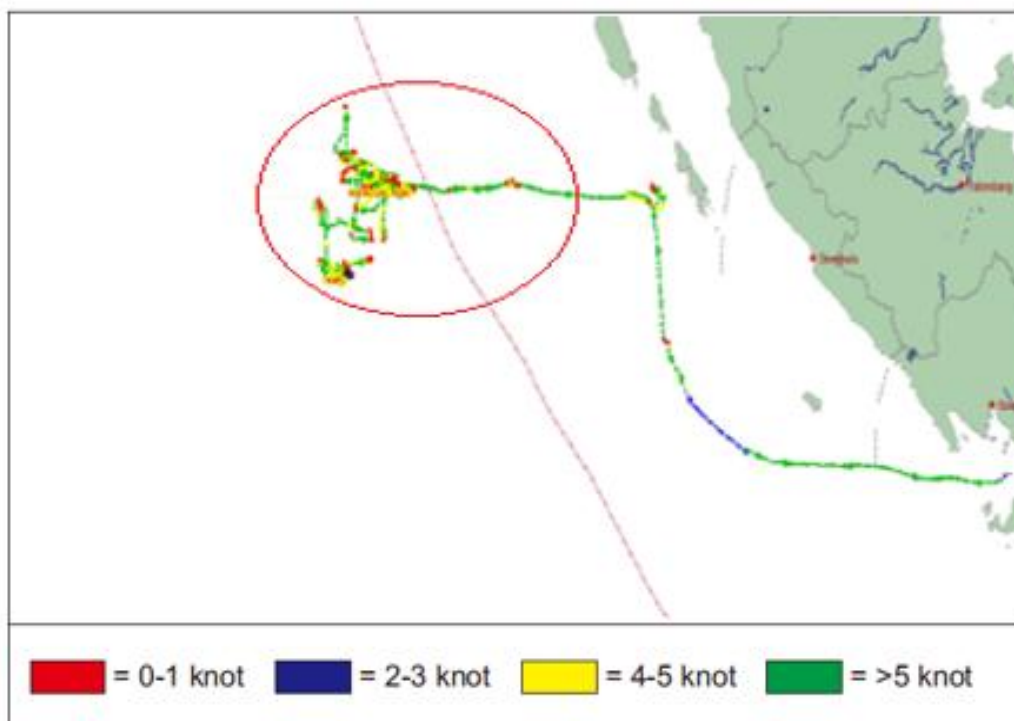
Kapal Sukses Prima Hasil Samudera memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar

2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera), ZEEI S.Hindia (Selatan Jawa)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Prima Hasil Samudera melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Kapal terpantau menuju laut lepas dan tidak mengaktifkan VMS saat melewati garis ZEE menuju laut lepas.

28. Laskar Pelangi



Gambar 43. Laskar Pelangi

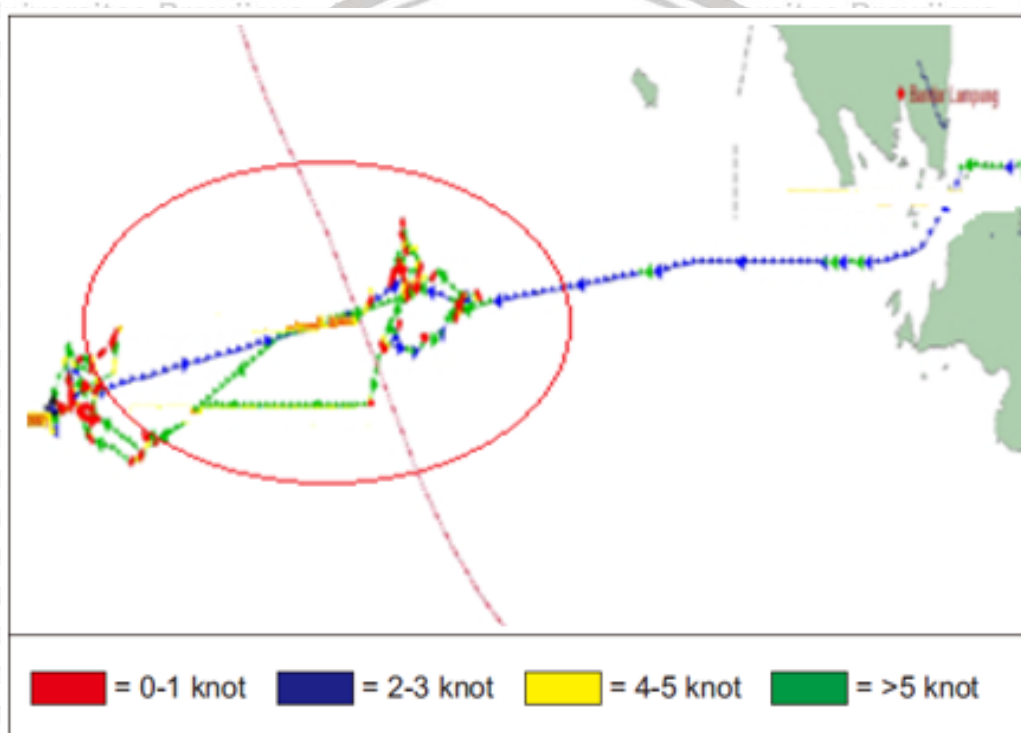
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Laskar Pelangi memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Laskar Pelangi melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan operasional penangkapan di laut lepas. Operasional tidak sesuai izin daerah penangkapan.

29. Tanjung Permai – AI



Gambar 44. Tanjung Permai - AI

Sumber : RMC PSDKP

Kapal Tanjung Permai - AI memiliki data sebagai berikut :

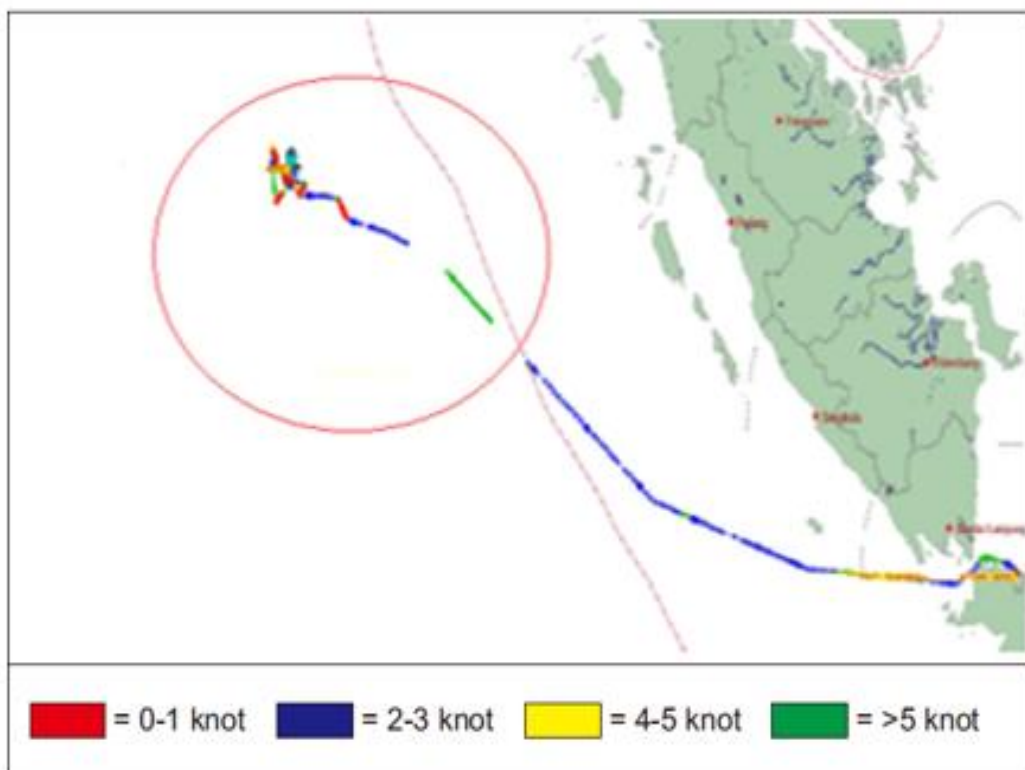
1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Tanjung Permai - AI melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan operasional

penangkapan di laut lepas. Kapal melewati batas yang tidak sesuai izin operasional

penangkapan dan menuju laut lepas.

30. Cahaya Budi Makmur F- 112



Gambar 45. Cahaya Budi Makmur F - 112

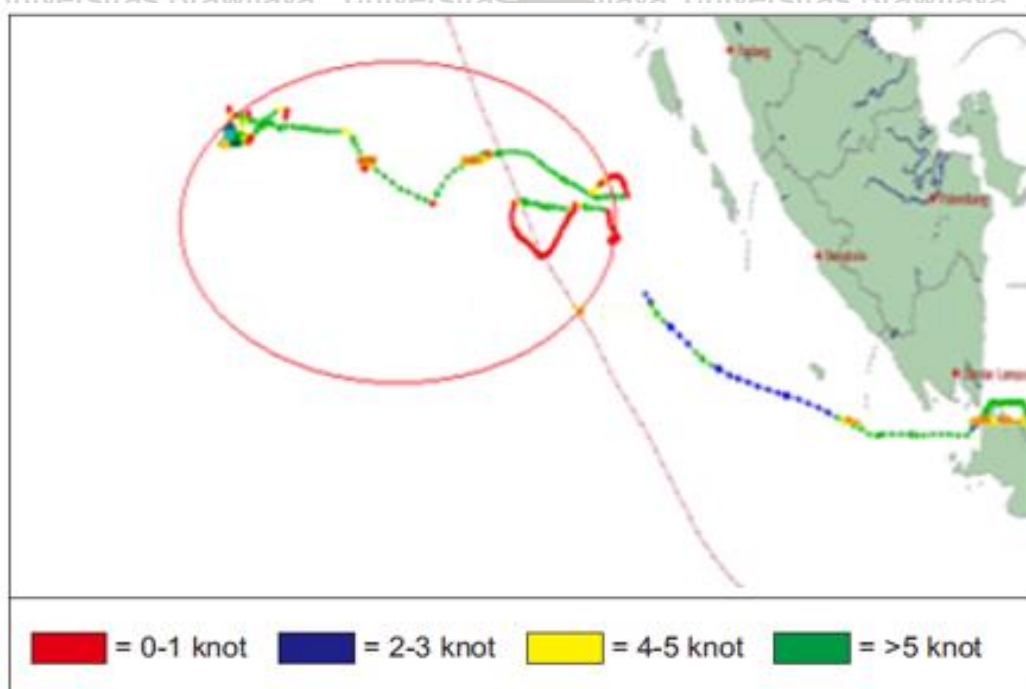
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Cahaya Budi Makmur F - 112 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Sumatera)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Cahaya Budi Makmur F - 112 melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan operasional penangkapan di laut lepas dan tidak sesuai dengan izin penangkapan.

31. Hasil Laut – 39



Gambar 46. Hasil Laut - 39

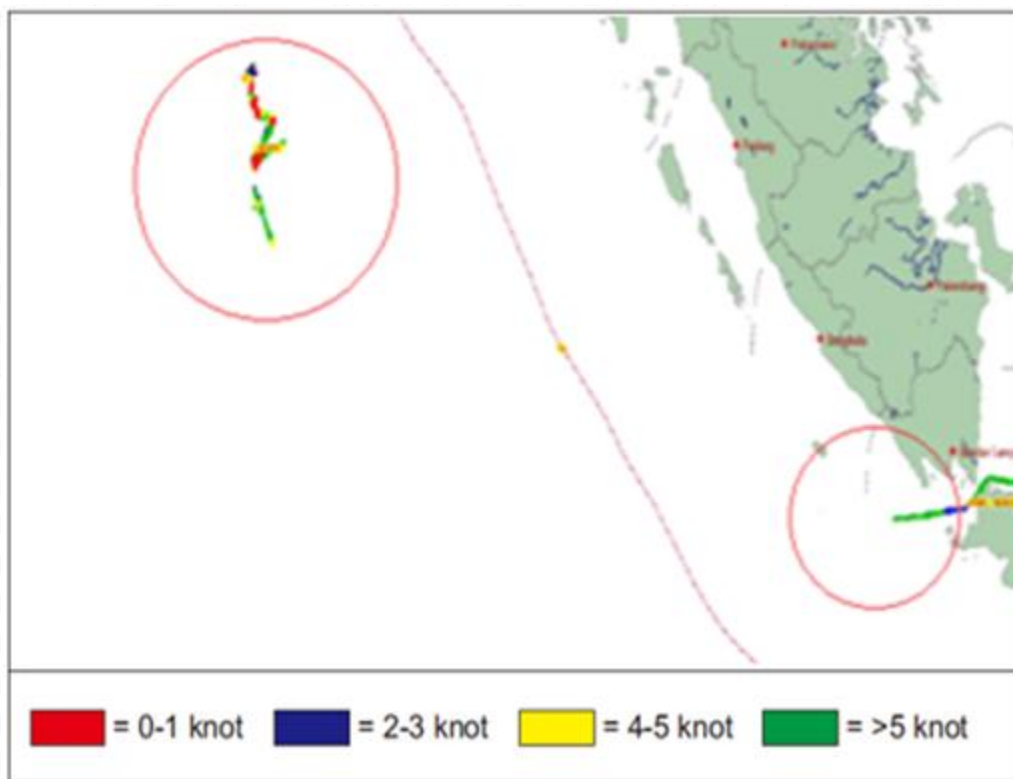
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Hasil Laut - 39 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Hasil Laut – 39 melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan operasional penangkapan di laut lepas dan tidak sesuai dengan izin penangkapan.

32. Naili – IX



Gambar 47. Naili - IX

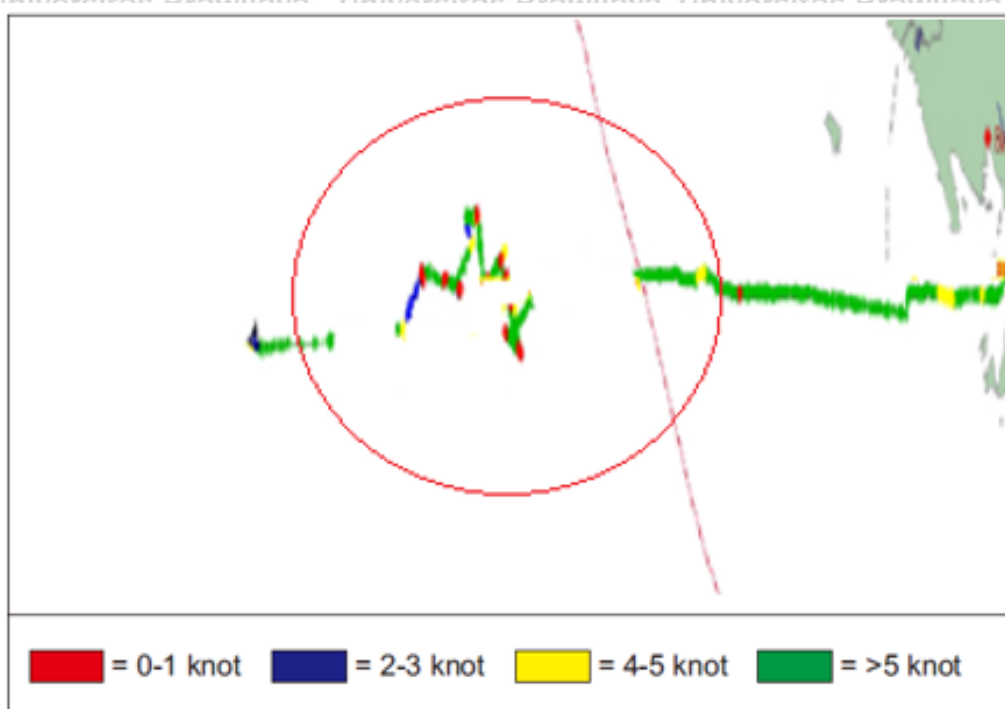
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Naili - IX memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Naili - IX melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Kapal tidak terpantau saat berangkat dari pelabuhan dan mulai terpantau melakukan operasional penangkapan di laut lepas dan tidak sesuai dengan izin penangkapan.

33. Sumber Jaya – VI



Gambar 48. Sumber Jaya - VI

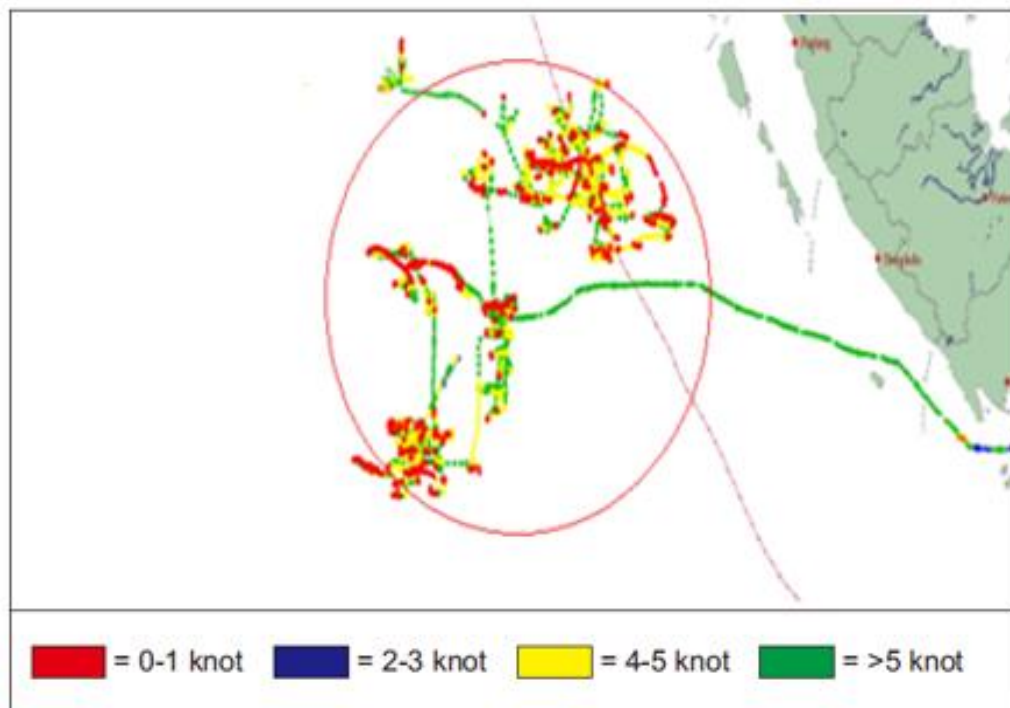
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Sumber Jaya - VI memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Sumber Jaya – VI melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Kapal tidak terpantau saat melewati garis ZEEI dan mulai terpantau melakukan operasional penangkapan di laut lepas dan tidak sesuai dengan izin penangkapan.

34. Hasil Laut – 20



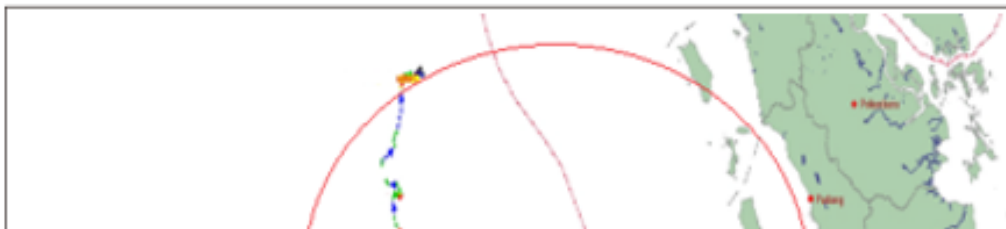
Gambar 49. Hasil Laut - 20

Sumber : RMC PSDKP

Kapal Hasil Laut - 20 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Hasil Laut - 20 melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau saat melakukan operasional penangkapan di laut lepas. Kapal melakukan pelanggaran daerah penangkapan yang tidak sesuai dengan izin.

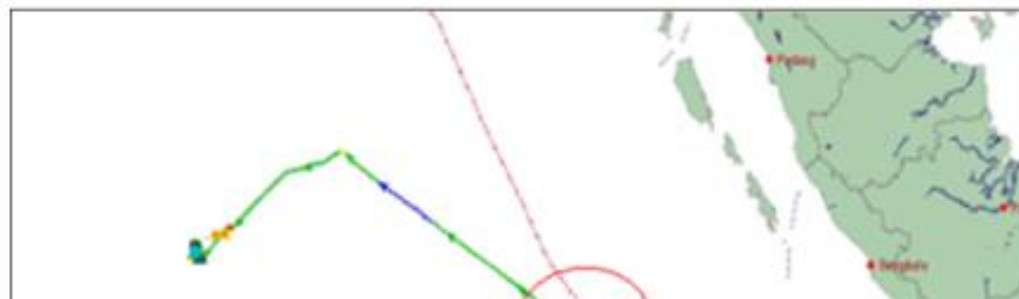


Gambar 50. Samindo - 01*Sumber : RMC PSDKP*

Kapal Samindo - 01 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Samindo- 01 melakukan indikasi pelanggaran DPI dan keaktifan VMS. Kapal tidak terpantau saat terpantau melakukan operasional penangkapan di laut lepas dan tidak sesuai dengan izin penangkapan.



36. Garuda Jaya – V

Gambar 51. Garuda Jaya - V

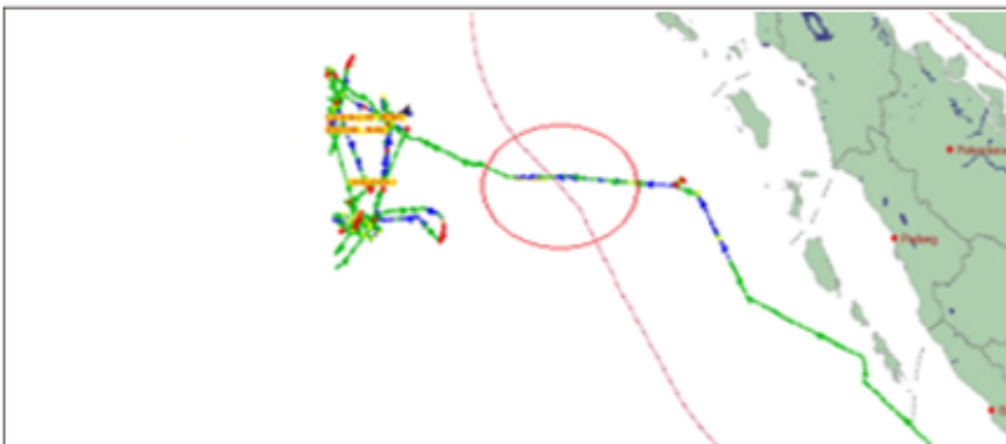
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Garuda Jaya – V memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Garuda Jaya – V melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan melewati batas ZEEI dan tidak sesuai dengan izin penangkapan. Kapal tidak mematuhi peraturan dan melanggar daerah izin. Kapal terpantau berada di laut lepas.

37. Nusantara Indah – VIII



Gambar 52. Nusantara Indah - VIII

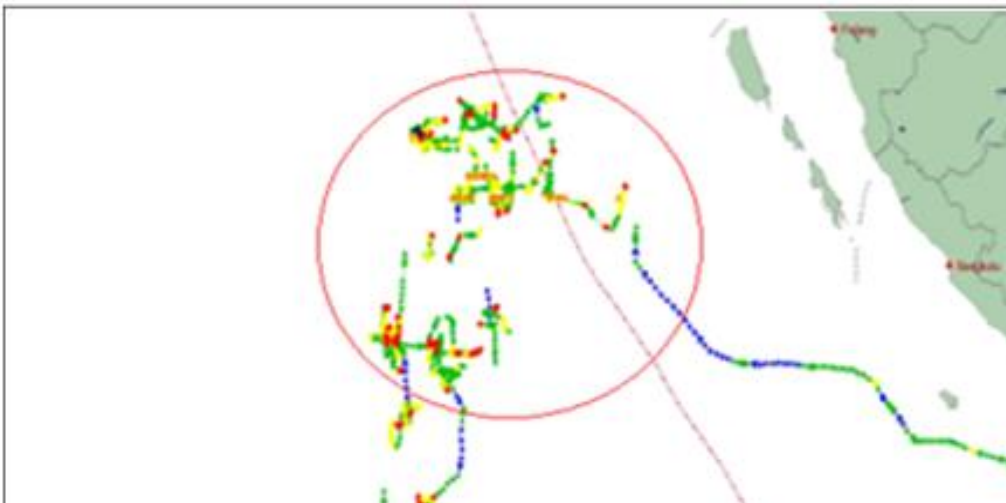
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Nusantara Indah – VIII memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera), ZEEI S.Hindia (Selatan Jawa)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Nusantara Indah – VIII melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan melewati batas ZEEI dan tidak sesuai dengan izin penangkapan. Kapal melakukan operasional penangkapan di laut lepas.

38. Sinar Mentari – 02



Gambar 53. Sinar Mentari - 02

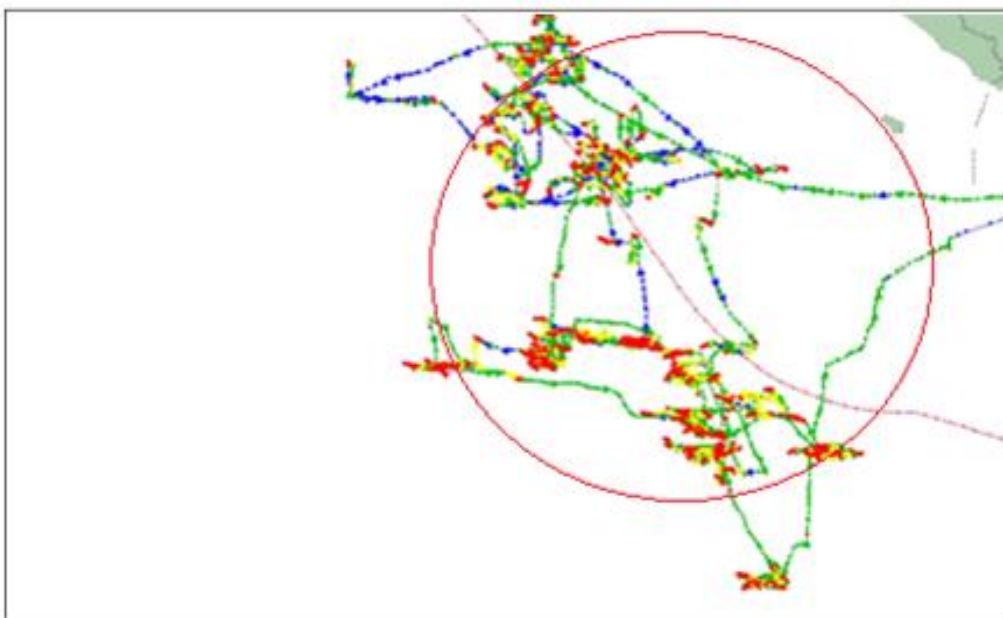
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Sinar Mentari – 02 memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera), ZEEI S.Hindia (Selatan Jawa)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Sinar Mentari - 02 melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan melewati batas ZEEI dan tidak sesuai dengan izin penangkapan. Kapal melakukan operasional di laut lepas.

39. Cahaya Abadi II



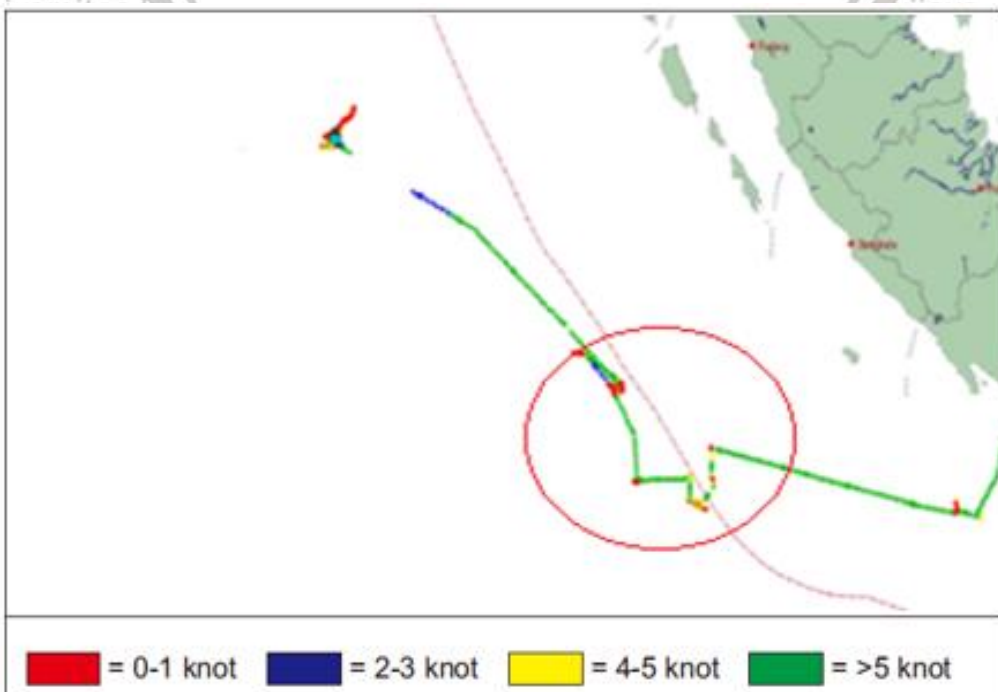
Gambar 54. Cahaya Abadi II*Sumber : RMC PSDKP*

Kapal Cahaya Abadi II memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Rawai Tuna
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera), ZEEI S.Hindia (Selatan Jawa)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Cahaya Abadi II melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan operasional penangkapan melewati batas ZEEI dan tidak sesuai dengan izin penangkapan. Kapal melakukan operasional penangkapan yang melewati batas garis ZEEI menuju laut lepas.

40. Harapan jaya perkasa - VI



Gambar 55. Harapan Jaya Perkasa - VI

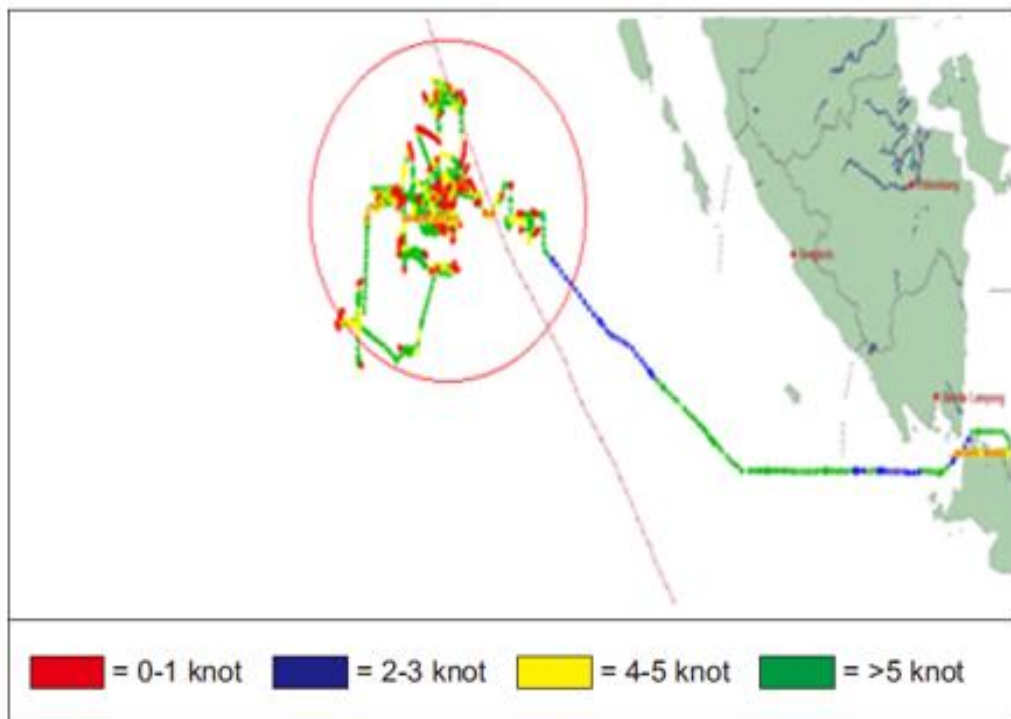
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Harapan Jaya Perkasa - VI memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Harapan Jaya Perkasa - VI melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melewati batas ZEEI dan tidak sesuai dengan izin penangkapan. Hal ini menjelaskan bahwa kapal Harapan Jaya Perkasa – VI tidak patuh terhadap perizinan.

41. NAKAVIOTA



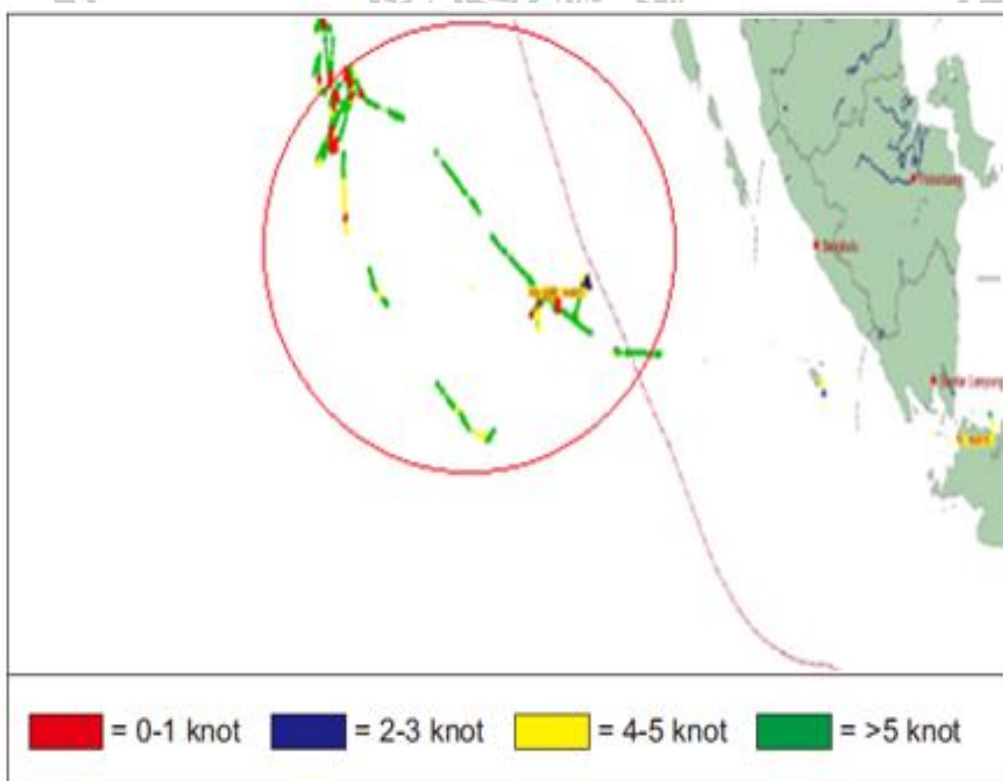
Gambar 56. NAKAVIOTA*Sumber : RMC PSDKP*

Kapal NAKAVIOTA memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal NAKAVIOTA melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan melewati batas ZEEI dan tidak sesuai dengan izin penangkapan. Kapal menuju laut lepas untuk melakukan kegiatan operasional penangkapan.

42. Teguh Bintang United



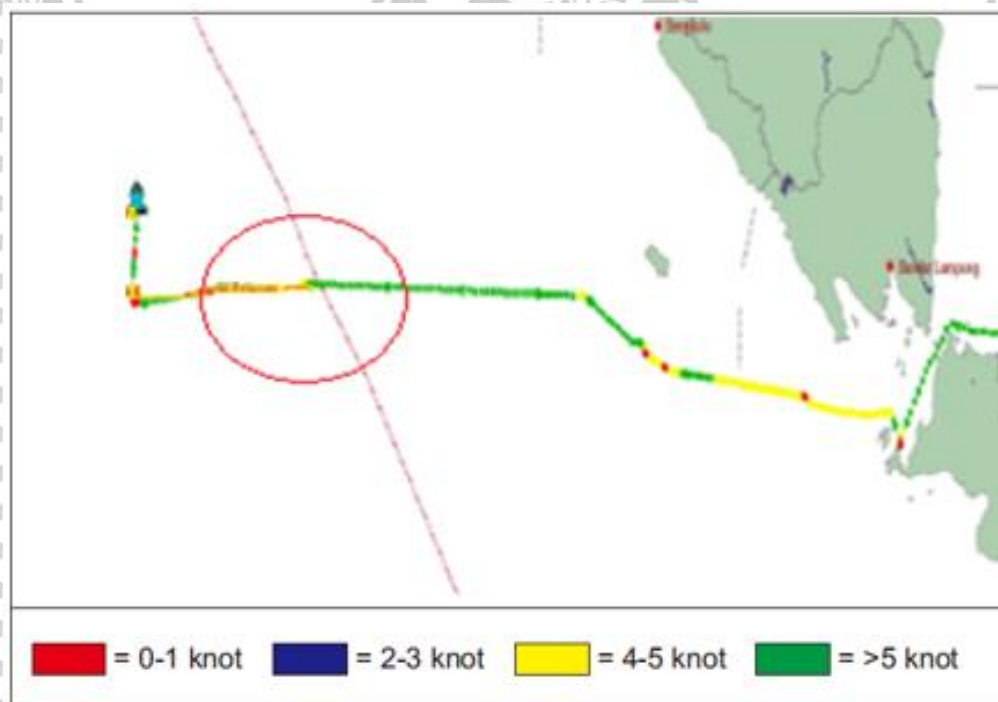
Gambar 57. Teguh Bintang United

Sumber : RMC PSDKP

Kapal Teguh Bintang United memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Teguh Bintang United melakukan indikasi pelanggaran DPI dan keaktifan VMS. Kapal tidak terpantau saat berangkat dari pelabuhan dan baru terpantau saat melakukan operasional penangkapan di laut lepas.

43. Bintang Sejahtera**Gambar 58. Bintang Sejahtera**

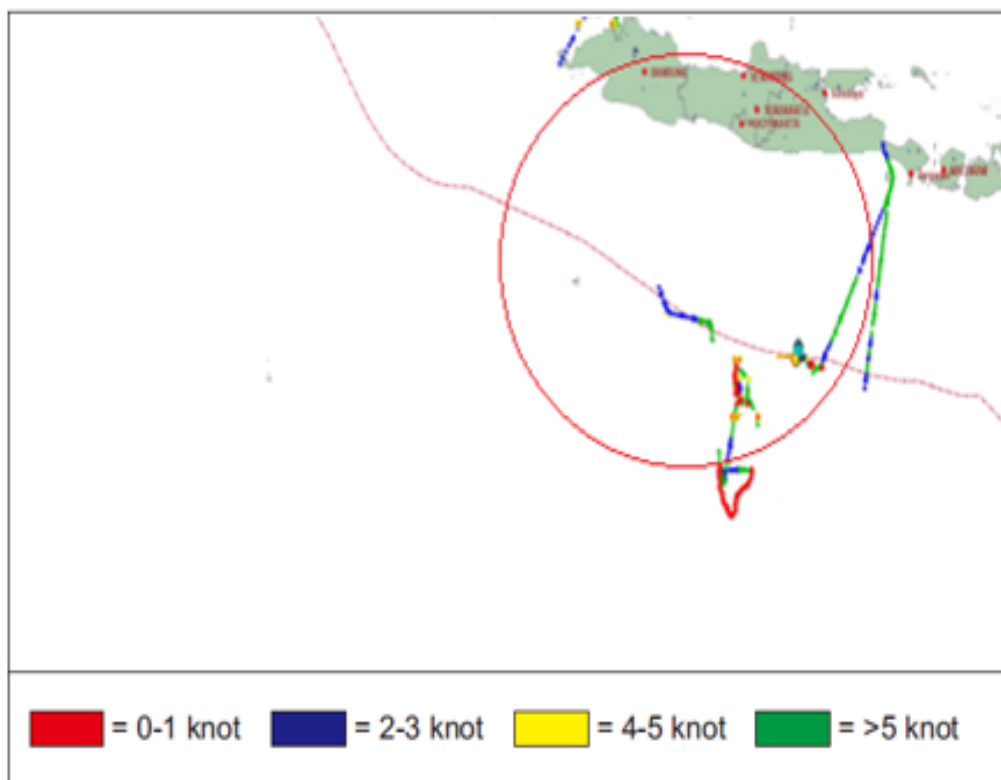
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Bintang Sejahteramemiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia (Barat Sumatera)

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Bintang Sejahteramelakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal terpantau melakukan melewati batas ZEEI dan tidak sesuai dengan izin penangkapan. Hal ini menunjukan Kapal Bintang Sejahtera tidak menaati peraturan dan melanggar izin operasional penangkapan.

44. Danau Toba Indah – IX



Gambar 59. Danau Toba Indah - IX

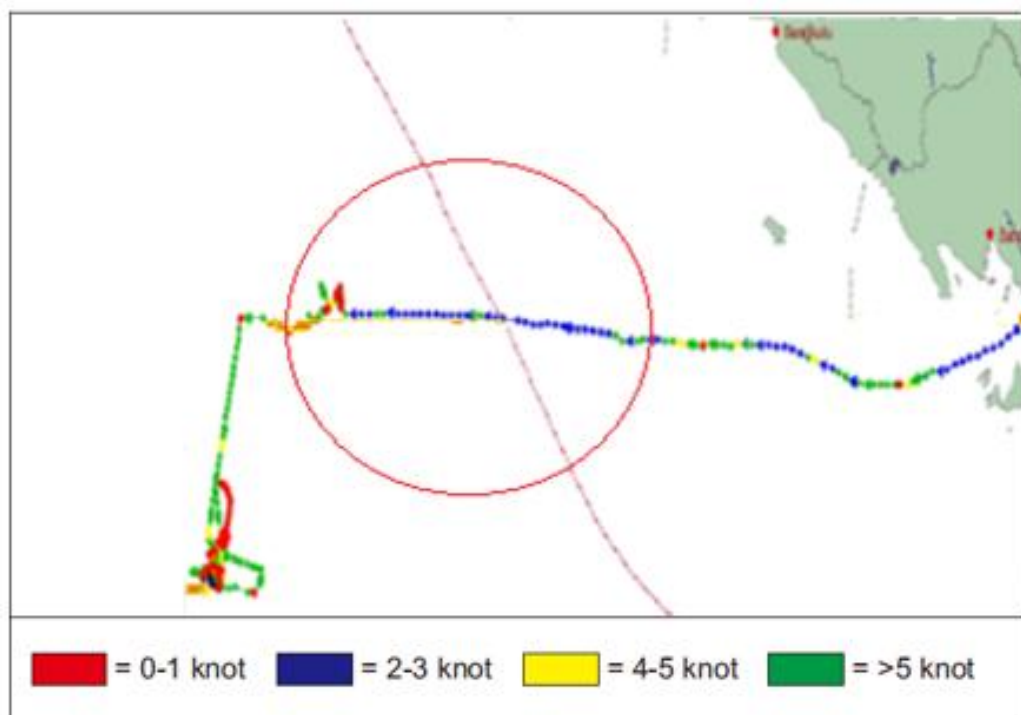
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Danau Toba Indah – IX memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Danau Toba Indah - IX melakukan indikasi pelanggaran DPI dan Keaktifan VMS. Kapal melakukan operasional di laut lepas dan melewati batas ZEEI dan tidak mengaktifkan VMS pada saat perjalanan menuju laut lepas.

45. Hasil Samudra Hindia



Gambar 60. Hasil Samudra Hindia

Sumber : RMC PSDKP

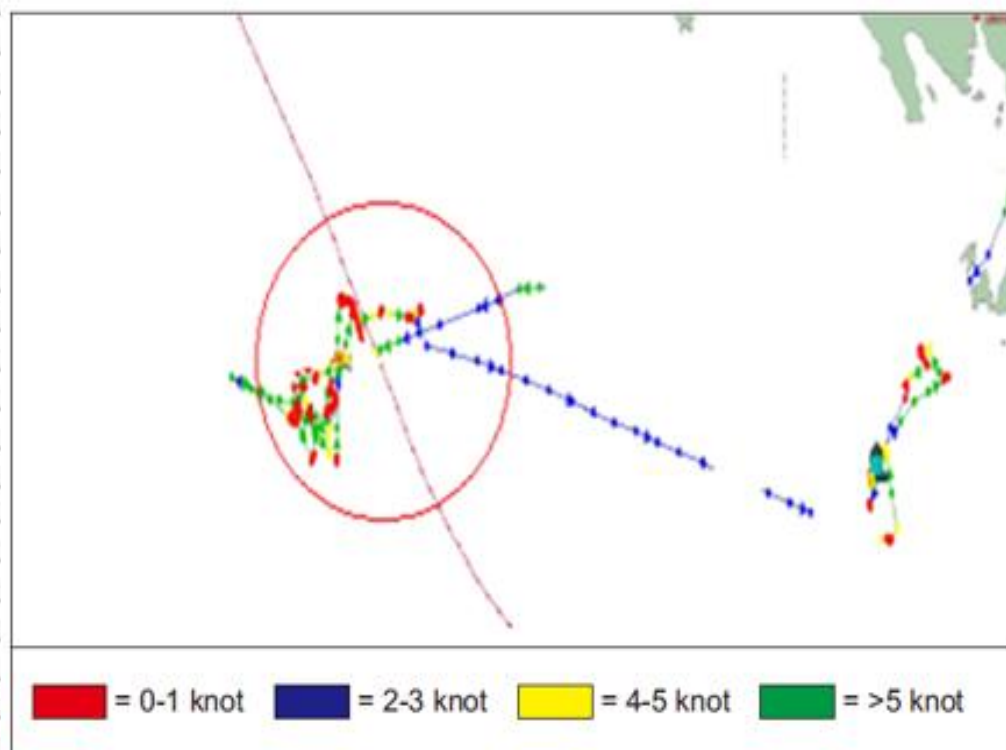
Kapal Hasil Samudra Hindia memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Kecil

2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Hasil Samudra Hindia melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal melakukan operasional di laut lepas dan melewati batas ZEEI. Kapal terpantau melanggar izin penangkapan yang melintasi garis ZEEI dan menuju *fishing ground*.

46. Harapan Jaya Perkasa



Gambar 61. Harapan Jaya Perkasa

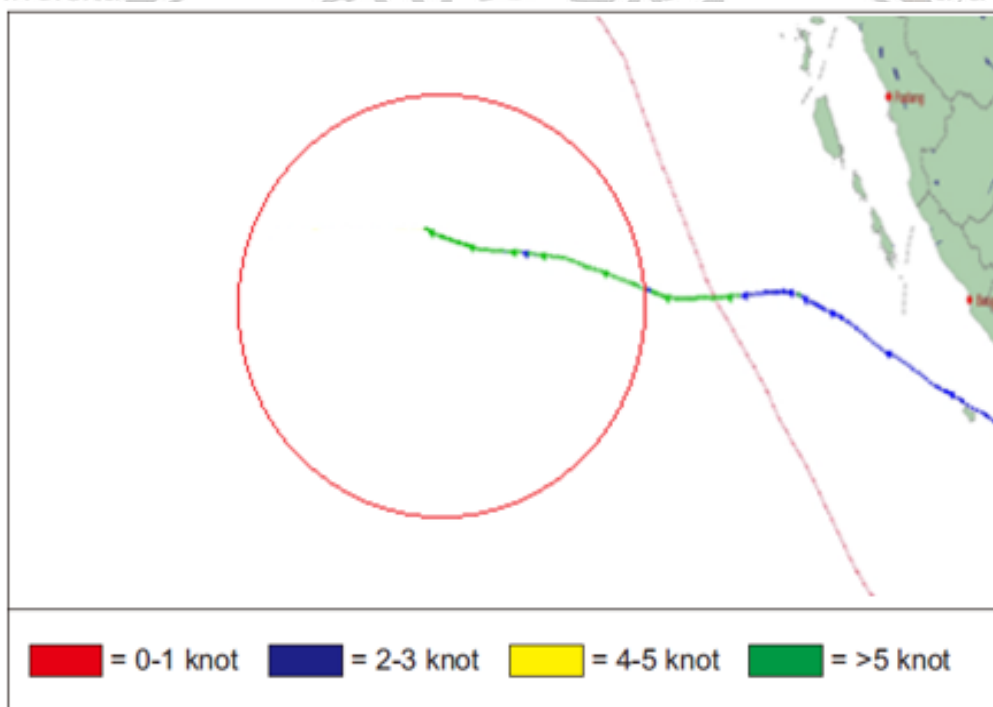
Sumber : RMC PSDKP

Kapal Harapan Jaya Perkasa memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Harapan Jaya Perkasa melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal melakukan operasional di laut lepas dan melewati batas ZEEI yang tidak sesuai izin yang tertera pada data kapal.

47. Cakrawala – XI



Gambar 62. Cakrawala - XI

Sumber : RMC PSDKP

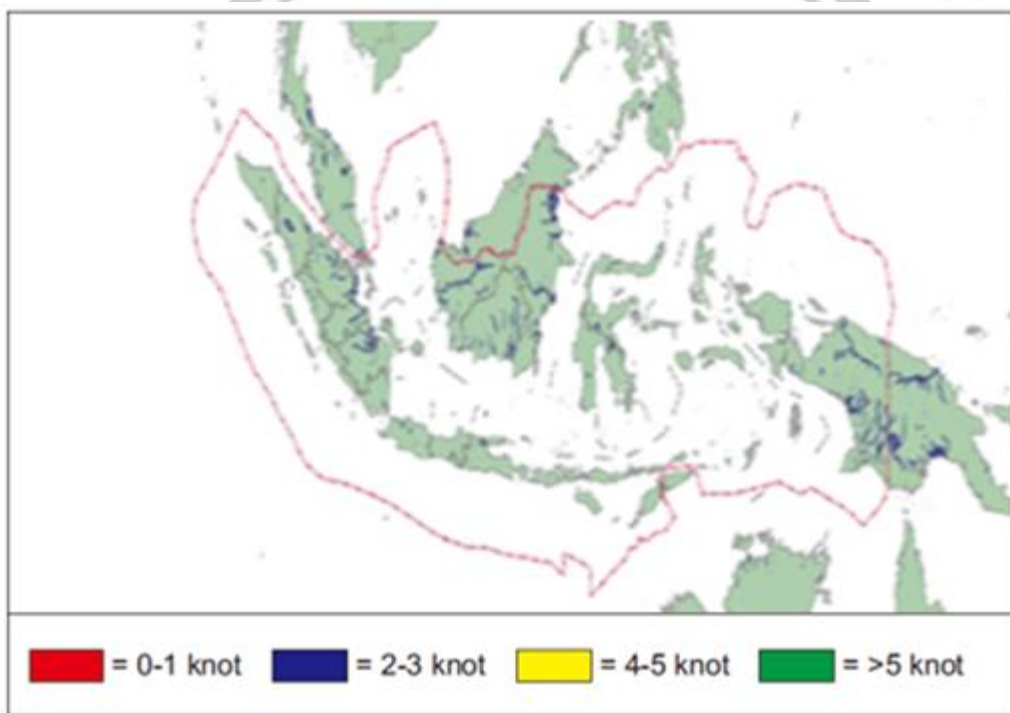
Kapal Cakrawala - XI memiliki data sebagai berikut :

1. Kapal Pengangkut

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Cakrawala – XI melakukan indikasi pelanggaran *transshipment* dan keaktifan VMS. Kapal terpantau menuju laut lepas. Kapal tidak mengaktifkan VMS pada saat berada di laut lepas.

Diduga pada saat itu kapal melakukan kegiatan pindah alih muat di tengah laut. Pada kasus ini kapal melakukan kegiatan alih muat pada saat tidak mengaktifkan VMS. Pada data *tracking*, kapal Cakrawala – XI melakukan indikasi *transshipment* yang sudah diawasi oleh pengawas RMC PSDKP Jakarta.

48. Hasil Laut – III



Gambar 63. Hasil Laut - III

Sumber : RMC PSDKP

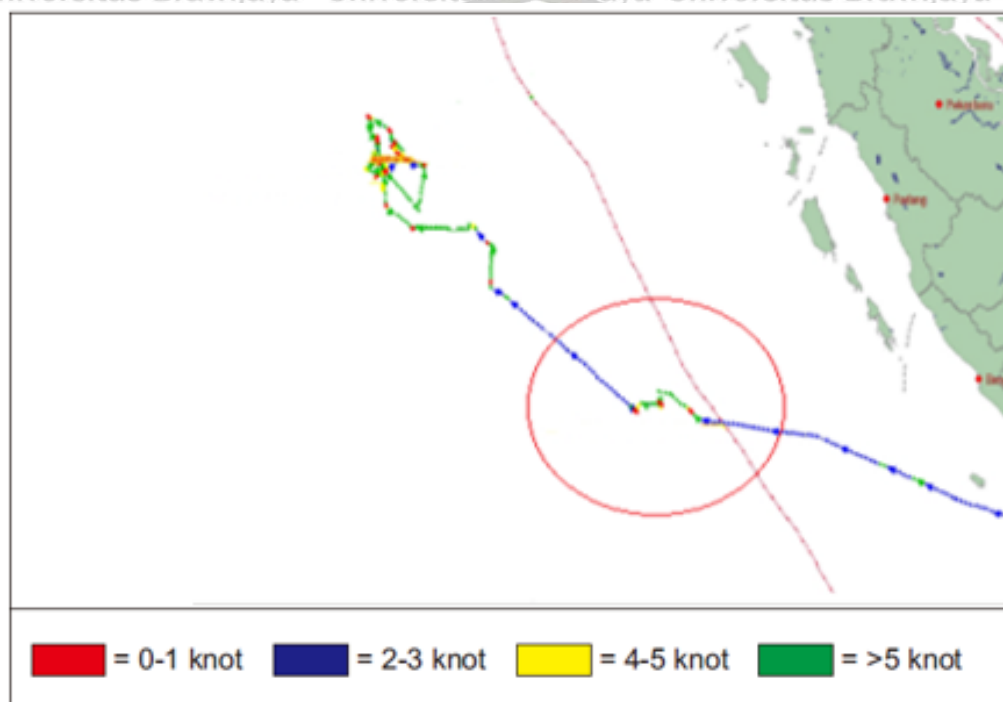
Kapal Hasil Laut - III memiliki data sebagai berikut :

1. Kapal Pengangkut

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Hasil Laut – III diduga melakukan indikasi pelanggaran *transshipment* dan keaktifan VMS. Kapal tidak terpantau

sama sekali pada saat berangkat pelabuhan. Kapal tidak mengaktifkan VMS selama berada di laut. Diduga kapal melakukan kegiatan alih muat. Kapal akan di *blacklist* dan akan terkena sanksi pada saat kapal berlabuh pada pangkalan. Pada data *tracking*, kapal hasil – III terindikasi pelanggaran transhipment yang sudah di awasi oleh pengawas RMC PSDKP Jakarta.

49. Apel Merah



Gambar 64. Apel Merah

Sumber : RMC PSDKP

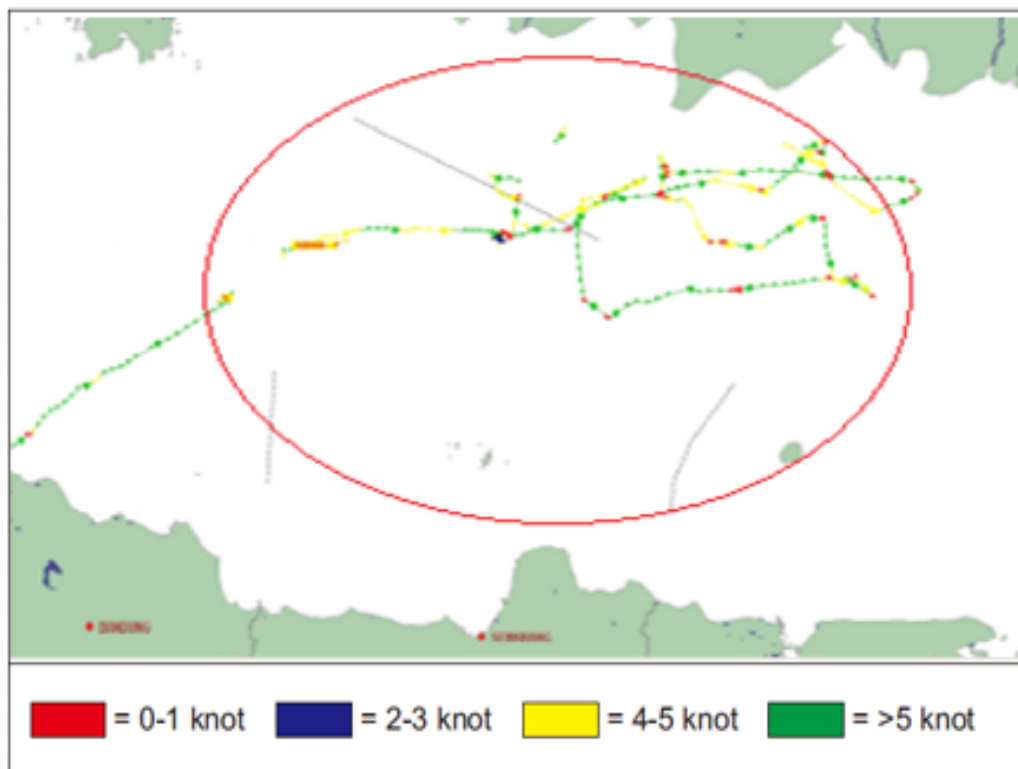
Kapal Apel Merah memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Purse Seine Pelagis Besar
2. Daerah Penangkapan ZEEI S.Hindia

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Apel Merah melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal melakukan operasional di laut lepas dan melewati batas ZEEI. Hal ini menjelaskan bahwa kapal Apel Merah tidak mentaati peraturan dan

melanggar DPI. Kapal terpantau melakukan kegiatan operasional penangkapan di laut lepas.

50. Horison – XI



Gambar 65. Horison - XI

Sumber : RMC PSDKP

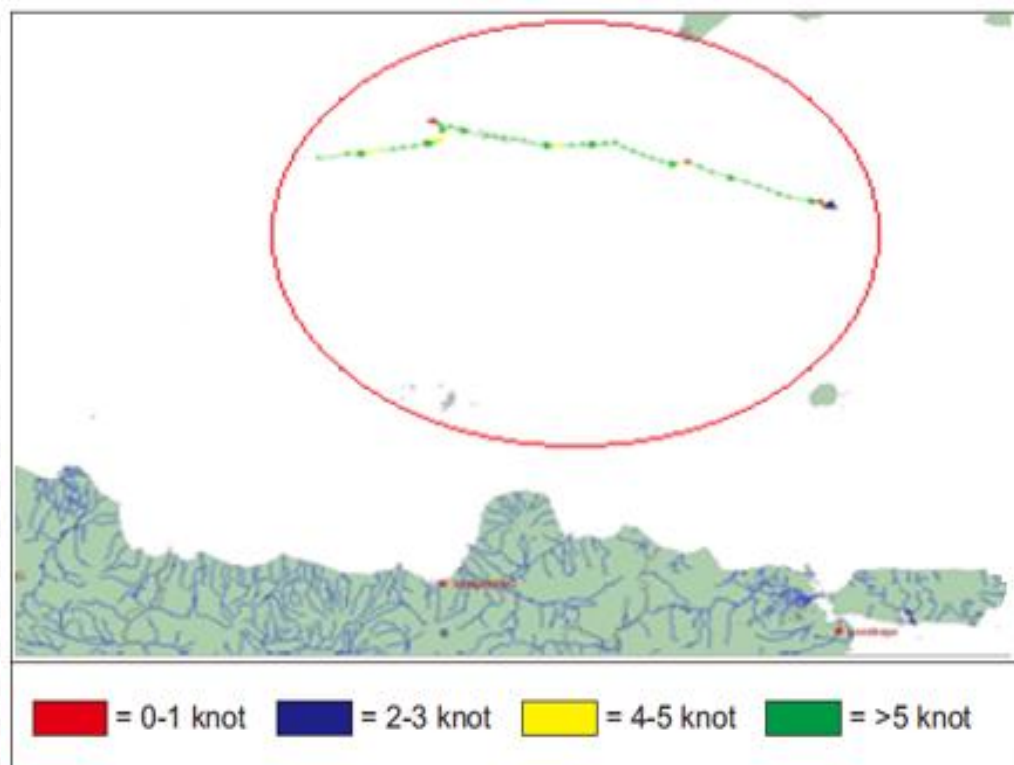
Kapal Horsion - XI memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Bouke Ami
2. Daerah Penangkapan L. Cina Selatan, L. Natuna, Sl. Karimata

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Horison – XI melakukan indikasi pelanggaran DPI. Kapal melakukan operasional di laut jawa dan tidak sesuai

izin penangkapan. Hal ini menjelaskan bahwa kapal Horison – XI tidak menaati perizinan dan melanggar DPI.

51. Bahari Jaya



Gambar 66. Bahari Jaya

Sumber : RMC PSDKP

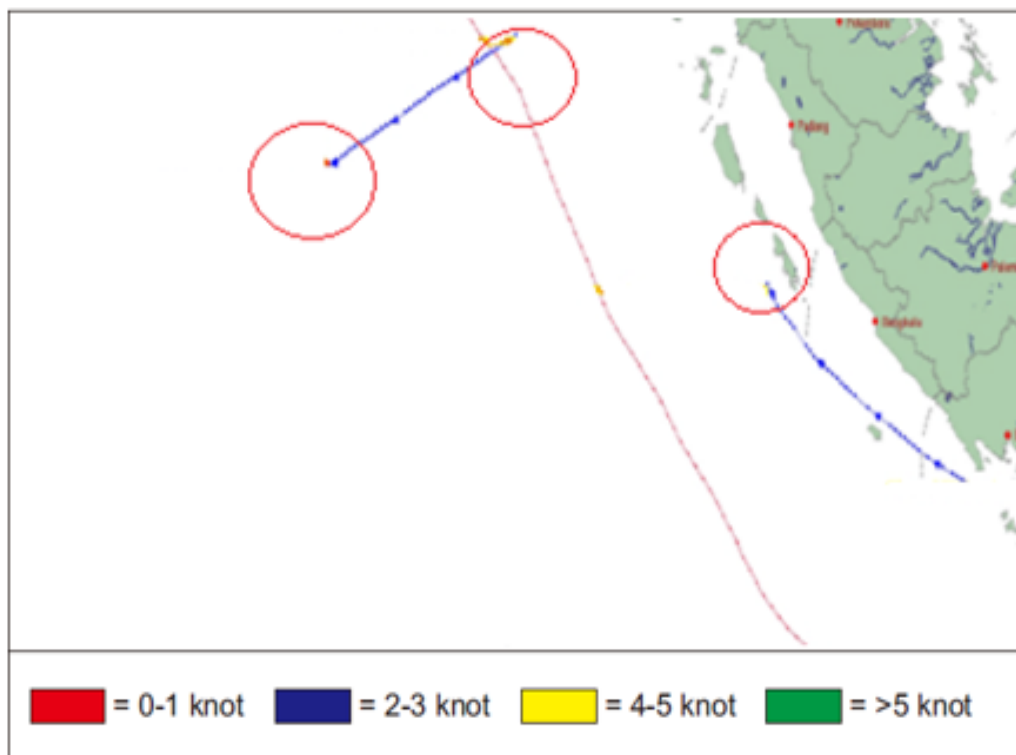
Kapal Bahari Jaya memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Bouke Ami
2. Daerah Penangkapan L. Cina Selatan, L. Natuna, Sl. Karimata

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Bahari Jaya melakukan indikasi pelanggaran DPI dan keaktifan VMS. Kapal melakukan operasional tidak sesuai

izin penangkapan dan mematikan VMS selama perjalanan. Mulai terpantau saat berada di laut jawa.

52. Sin Toba 18



Gambar 67. Sin Toba 18

Sumber : RMC PSDKP

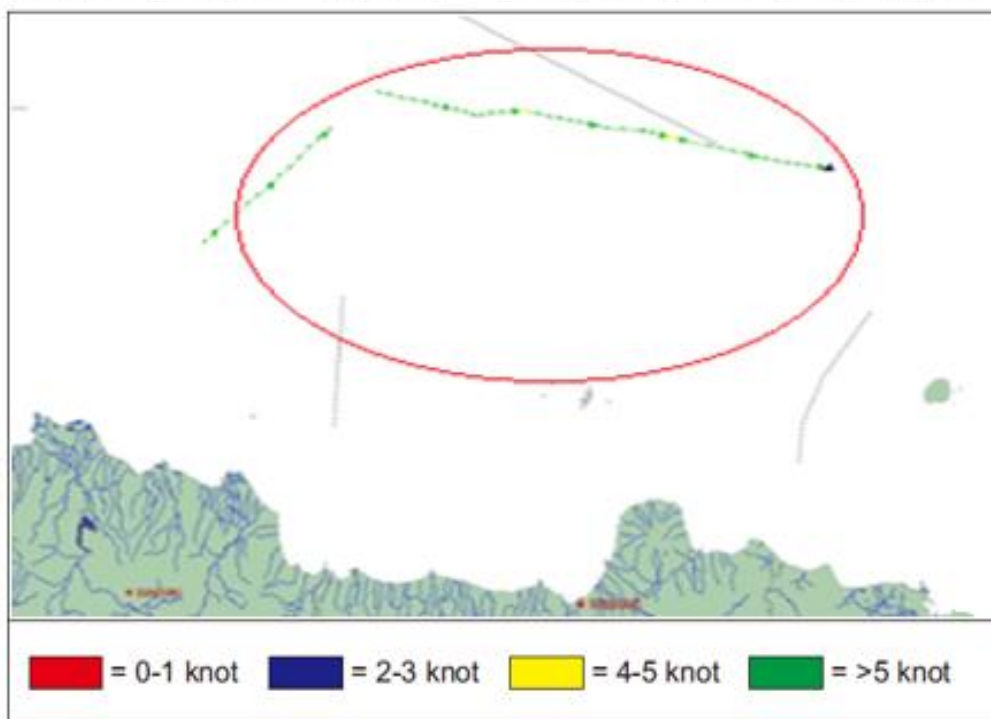
Kapal Sin Toba 18 memiliki data sebagai berikut :

1. Kapal Pengangkut

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Sin Toba 18 diduga melakukan indikasi pelanggaran *transshipment* dan keaktifan VMS. Kapal tidak mengaktifkan VMS dan terpantau menuju laut lepas. Kapal tidak mengaktifkan VMS pada saat berada di laut lepas. Diduga pada saat kapal tidak mengaktifkan VMS, kapal

melakukan kegiatan pindah alih muat di tengah laut. Pada data *tracking* kapal Sin Toba 18 kapal telah melakukan kegiatan *transshipment* yang sudah diawasi oleh pengawas RMC PSDKP Jakarta.

53. Jaya Sentosa



Gambar 68. Jaya Sentosa

Sumber : RMC PSDKP

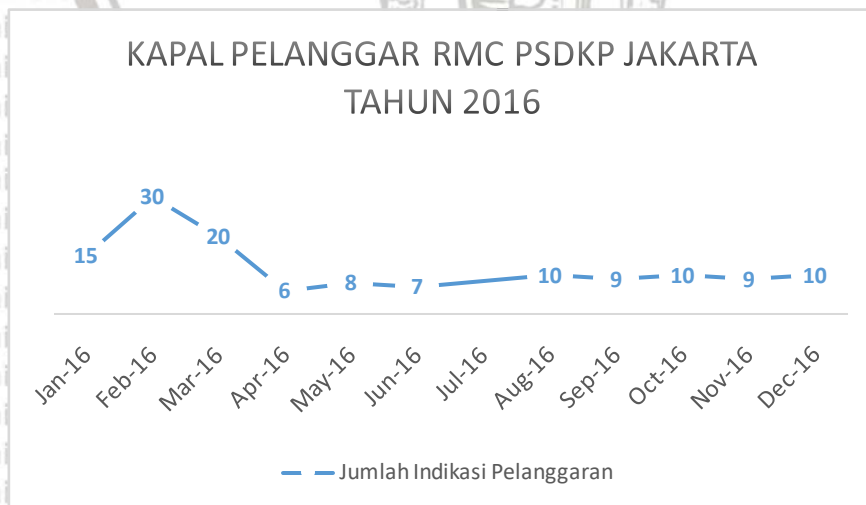
Kapal Jaya Sentosa memiliki data sebagai berikut :

1. Alat Tangkap Bouke Ami
2. Daerah Penangkapan L. Cina Selatan, L. Natuna, Sl. Karimata

Pada gambar *tracking* diatas dapat dijelaskan bahwa kapal Jaya Sentosa melakukan indikasi pelanggaran DPI dan keaktifan VMS. Kapal tidak mengaktifkan VMS mulai dari berangkat pelabuhan dan melakukan operasional tidak sesuai izin penangkapan setelah terpantau kembali di laut jawa.

4.8.2 Identifikasi Berdasarkan Jumlah Kapal

Pada tabel 6 terdapat jumlah seluruh kapal pelanggar terdapat 132 pada tahun 2016 yang terpantau di RMC (*Regional Monitoring Center*) Pangkalan PSDKP Jakarta. Pada bulan Januari terdapat indikasi pelanggaran kapal dengan jumlah 15 kapal. Pada bulan Februari 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 30 kapal. Pada bulan Maret 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 20 kapal. Pada bulan April 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 6 Kapal. Pada bulan Mei 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 8 kapal. Pada bulan Juni 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 7 kapal. Pada bulan Juli 2016 tidak ditemukan indikasi pelanggaran. Pada bulan Agustus 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 10 kapal. Pada bulan September 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 9 kapal. Pada bulan Oktober 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 10 kapal. Pada bulan November 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 9 kapal. Pada bulan Desember 2016 terdapat indikasi pelanggaran dengan jumlah 8 kapal. Untuk lebih jelasnya lihat pada Gambar 69 berikut.



Gambar 69. Kapal Pelanggar RMC PSDKP Jakarta Utara

Pada grafik diatas dapat dijelaskan bahwa angka pelanggaran tertinggi terjadi pada tahun Februari 2016 dengan jumlah 30 pelanggaran dan angka pelanggaran terendah terjadi pada bulan April 2016 dengan jumlah 6 pelanggaran. Pada bulan Juli 2016 tidak ditemukan kapal pelanggar. Hal ini menunjukan bahwatimbulnya pelanggaran terjadi karena pemilik kapal ingin memiliki keuntungan hasil tangkapan yang besar meskipun hal tersebut menyimpang atau melanggar pada peraturan yang telah ditetapkan.

4.8.3 Identifikasi Berdasarkan Jenis Indikasi Pelanggaran

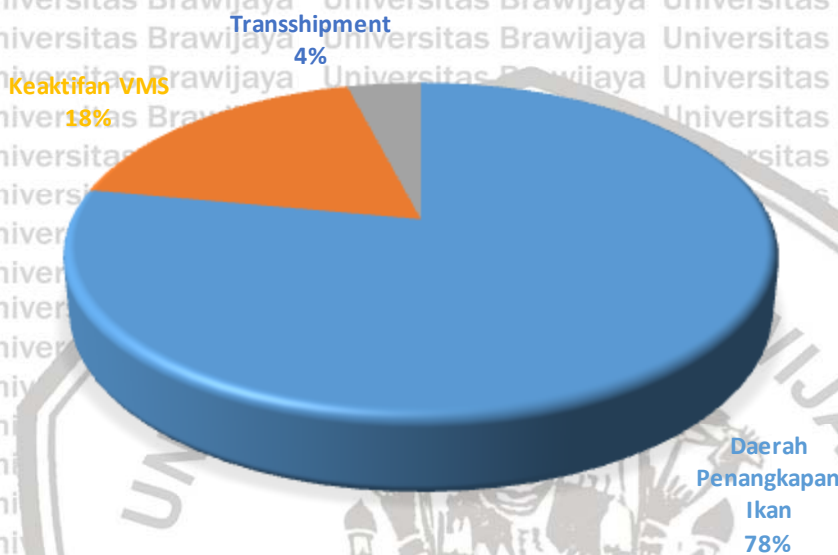
Dalam analisis indikasi pelanggaran terdapat kategori Daerah penangkapan ikan, Pelabuhan. Alat Tangkap, Keaktifan VMS dan *transshipment*. Berikut ini adalah tabel total keseluruhan jumlah pelanggaran yang terjadi pada tahun 2016 yang dapat dilihat pada tabel 6 berikut.

Tabel 6.

Jenis Indikasi Pelanggaran	TO	
	PELANGGARAN	PERSENTASE
Daerah Penangkapan Ikan	122	78%
Pelabuhan	0	0%
Alat Tangkap	0	0%
Keaktifan VMS	29	18%
<i>Transshipment</i>	6	4%
JUMLAH TOTAL	157	

diperoleh dari data hasil *tracking* dan *monitoring* VMS di RMC (*Regional Monitoring Center*) Pangkalan PSDKP Jakarta. Total untuk jumlah indikasi DPI adalah 122. Total untuk jumlah indikasi Keaktifan VMS adalah 28 dan total untuk jumlah indikasi *transshipment* adalah 6. Akan tetapi pada indikasi alat tangkap dan pelabuhan pada tahun 2016 tidak ditemukan.

Bila dibandingkan pelanggaran DPI sangatlah besar daripada keaktifan VMS dan *transshipment*. Jumlah kapal keseluruhan adalah 132 kapal yang melakukan indikasi pelanggaran. Seluruh pelanggaran yang terjadi berjumlah 156 pelanggaran. Untuk lebih jelasnya lihat pada diagram gambar 70 berikut.



Gambar 70. Diagram Indikasi Pelanggaran VMS

Pada gambar diagram diatas dapat dijelaskan bahwa keseluruhan data indikasi pelanggaran yang diperoleh pada tahun 2016 di RMC (*Regional Monitoring Center*) Pangkalan PSDKP Jakarta adalah pada indikasi pelanggaran tertinggi yang terjadi pada kategori indikasi DPI (Daerah Penangkapan Ikan) diperoleh sebesar 78% dari 156 pelanggaran yang terjadi. Diperoleh jenis indikasi pelanggaran keaktifan VMS sebesar 18% dari 156 pelanggaran. Terakhir adalah indikasi pelanggaran *transshipment* yang diperoleh sebesar 4% dari 156 pelanggaran. Dapat disimpulkan bahwa indikasi DPI adalah pelanggaran yang paling sering dilanggar oleh kapal.

4.8.4 Identifikasi Berdasarkan Jenis Kapal dan Alat Tangkap

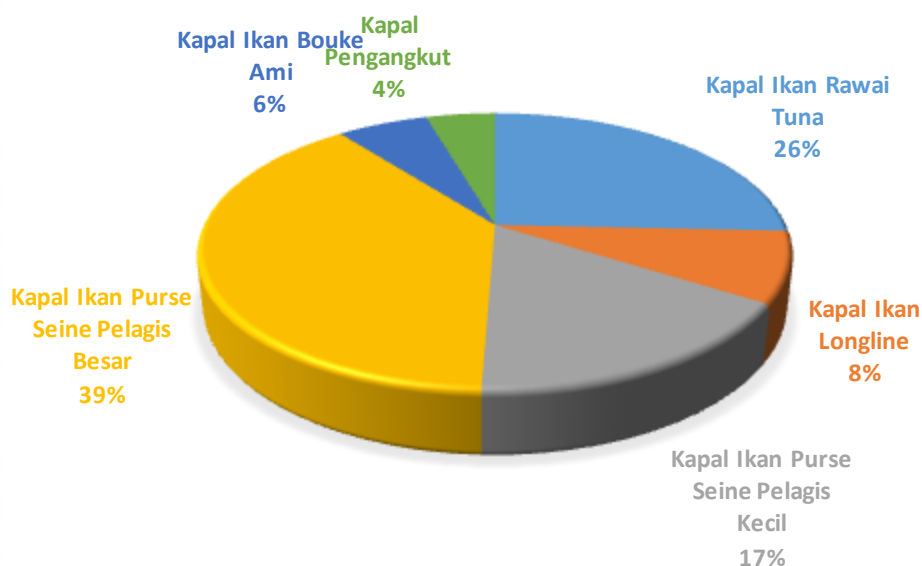
Dalam analisis jenis kapal dan alat tangkap yang terpantau di RMC Pangkalan PSDKP Jakarta tahun 2016 adalah untuk kapal terdapat 126 kapal ikan dan 6 kapal pengangkut. Pada kapal ikan terdapat jenis alat tangkap yang terpantau adalah alat tangkap Rawai tuna, Longline, Purse seine pelagis kecil, Purse seine pelagis besar, Bouke Ami. Untuk lebih jelasnya lihat pada tabel 7 berikut.

Tabel 7. Jenis Kapal Pelanggar

No	JENIS KAPAL	JUMLAH	PERSentase
1	Kapal Ikan Rawai Tuna	34	25,75%
2	Kapal Ikan Longline	11	8,33%
3	Kapal Ikan Purse Seine Pelagis Kecil	22	16,66%
4	Kapal Ikan Purse Seine Pelagis Besar	51	38,63%
5	Kapal Ikan Bouke Ami	8	6,06%
6	Kapal Pengangkut	6	4,54%
JUMLAH TOTAL		132	

Sumber : PSDKP

Pada tabel diatas dapat dijelaskan bahwa pada alat tangkap Rawai tuna berjumlah 34 kapal dengan presentase 25,75%, alat tangkap Longline berjumlah 11 kapal dengan presentase 8,33%, alat tangkap Purse seine pelagis kecil berjumlah 22 kapal dengan presentase 16,66%, alat tangkap Purse seine pelagis besar berjumlah 51 kapal dengan presentase 38,63%, alat tangkap Bouke Ami berjumlah 8 kapal dengan presentase 6,06%, kapal pengangkut berjumlah 6 kapal dengan presentase 4,54%. Untuk lebih jelasnya lihat pada diagram gambar 71 berikut.



Gambar 71. Diagram Kapal dan Alat Tangkap

Pelanggaran pada kapal ikan alat tangkap Purse seine pelagis besar dengan presentase 39% lebih besar dibandingkan pada alat tangkap kapal ikan yang lain. Pelanggaran dengan jumlah terkecil pada alat tangkap kapal ikan adalah alat tangkap Bouke Ami dengan presentase 4%. Keseluruhan presentase pada kapal Ikan adalah 94% dan kapal pengangkut adalah 6%.

4.8.5 Analisis Pelanggaran Berdasarkan Pola Pergerakan Kapal melalui VMS

Pada pemantauan *monitoring* dan *tracking* peneliti dapat melihat pergerakan kapal pada setiap pelanggaran yang masing-masing memiliki pola pergerakan yang berbeda.

Pergerakan dilihat melalui pemantauan menggunakan VMS (Vessel Monitoring System).

Pola pergerakan pada setiap indikasi pelanggaran dapat dilihat pada tabel 8.

Tabel 8. Analisis Pergerakan Kapal melalui VMS

NO	Nama Indikasi	Kecepatan	Analisis
	arah Penangkapan ikan	Dapat berubah-berubah / tidak pasti	Pada pergerakan ini kapal akan melakukan pergerakan yang melewati batas pada daerah izin yang bukan pada tempatnya.
	perubahan Pangkalan	Dapat berubah-berubah / tidak pasti	Pada pergerakan indikasi pelabuhan umumnya tidak memiliki pola pergerakan, namun kapal akan masuk dan bergerak pada pelabuhan



			pangkalan yang bukan pada izin tempat kapal berlabuh.
NO	Nama Indikasi	Kecepatan	Analisis
	Tangkap	<ul style="list-style-type: none"> Pada alat tangkap Longline dan Rawai Tuna memiliki kecepatan >1 knot Pada alat tangkap purse seine pelagis besar dan kecil memiliki kecepatan >1 knot Pada alat tangkap bouke ami kapal memiliki kecepatan >1 knot 	<p>Pada alat tangkap longline dan rawait tuna memiliki pergerakan yang sama. Pada saat operasional kedua kapal ini memiliki kecepatan >4 knot saat operasional penangkapan.</p> <p>Pada alat tangkap purse</p>

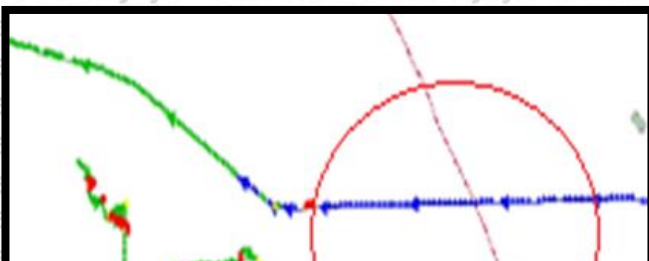


			seine pelagis
			besar dan kecil
			memiliki
			pergerakan yang
			cenderung
			membentuk garis
			lingkar pada saat
			operasional
			penangkapan.
		Pada alat	
		tangkap bouke	
		ami tidak memliki	
		pola pergerakan	
		kusus. Kapal	
		cenderung	
		memiliki	
		pergerakan di	
		bawah 1 knot	
		saat melakukan	
		operasional	
		penangkapan.	

NO	Nama Indikasi	Kecepatan	Analisis
	ktifan VMS	cepatan tidak dapat diketahui	indikasi ini garis pergerakan kapal tidak dapat di ketahui. Untuk mengetahui pergerakan pada indikasi ini dilakukan pengecekan pergerakan kapal pada saat posisi terakhir kapal terpantau.
	sshipment	cepatan di bawah 1 knot.	pergerakan indikasi ini kapal cenderung diam dan tidak bergerak dengan waktu yang lama.

1. Daerah Penangkapan Ikan

Pada indikasi DPI (Daerah Penangkapan Ikan) kapal cenderung melakukan pergerakan yang menyimpang pada izin yang ditetapkan sejak awal. Kapal melakukan pergerakan melanggar dengan menorobos wilayah atau melakukan operasional di daerah yang bukan pada tempatnya. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 72.



Gambar 72. Pelanggaran DPI

Pada gambar di atas dapat dijelaskan bahwa kapal melaju di laut lepas melewati batas garis ZEEI. Kapal tersebut harus memiliki izin berlayar di laut lepas apabila kapal beroperasi di luar wilayah ZEEI. Dalam hal ini pelanggaran tersebut dinamakan DPI.

2. Pelabuhan Pangkalan

Pada indikasi Pelabuhan Pangkalan kapal cenderung melakukan pergerakan yang tidak sesuai dengan data yang tertera pada izin. Kapal akan melakukan pergerakan dengan memasuki pelabuhan lain yang tidak sesuai. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 73.

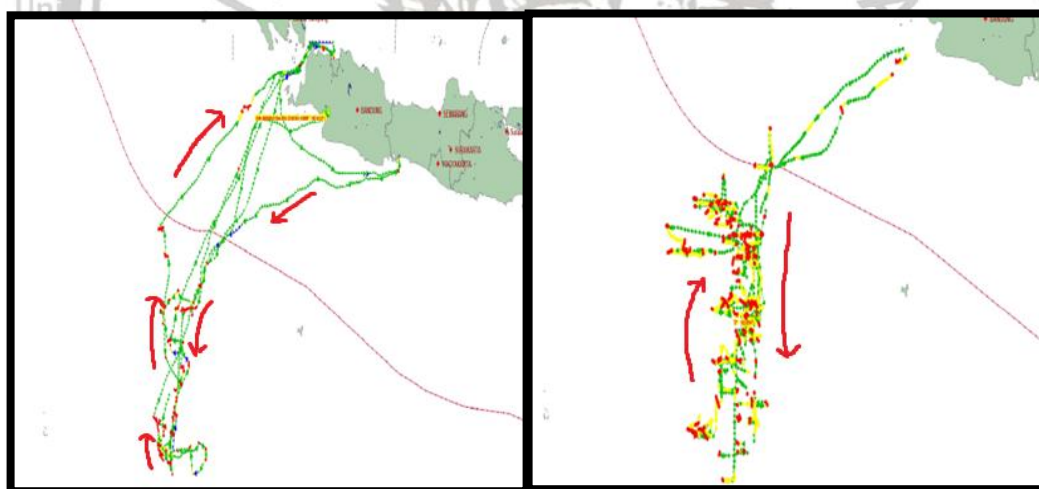


Pada kasus seperti gambar diatas sebenarnya sama dengan pada kasus DPI (Daerah Penangkapan Ikan). Dalam hal ini pelanggaran pelabuhan suatu kapal harus memiliki izin pelabuhan pangkalan dimana tempat kapal tersebut terdaftar. Apabila tidak sama dengan izin maka kapal terkena pelanggaran pelabuhan pangkalan. Pada pemantauan RMC

PSDKP Jakarta tidak ditemukan pelanggaran pelabuhan. Peneliti mengambil data *tracking* tersebut melalui *webtrack* secara langsung pada kapal sekitar yang bukan dari RMC PSDKP Jakarta.

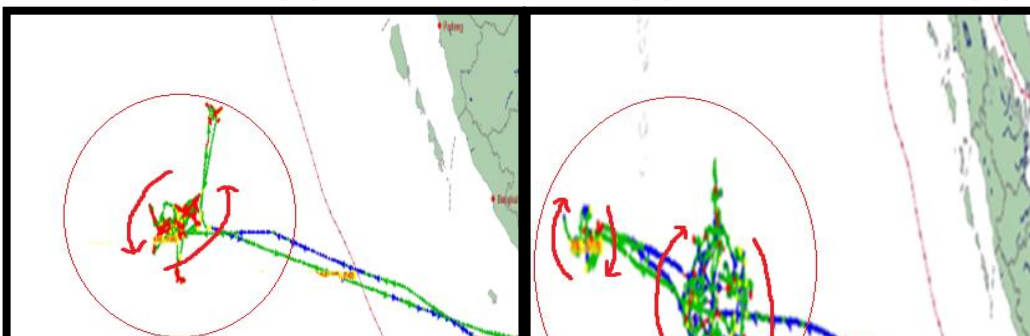
3. Alat Tangkap

Pelanggaran indikasi alat tangkap di RMC PSDKP Jakarta tidak ditemukan. Adapun saat pemantauan terpantau beberapa jenis alat tangkap antara lain adalah longline, rawai tuna, purse seine dan bouke ami. Terdapat pola pergerakan yang dilakukan kapal untuk mengetahui jenis alat tangkap melalui VMS (*Vessel Monitoring System*). Pada kapal longline dan rawai tuna kapal cenderung melakukan pergerakan dengan pola garis lurus dengan kecepatan lebih dari 4 knot pada saat operasional penangkapan. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 74.



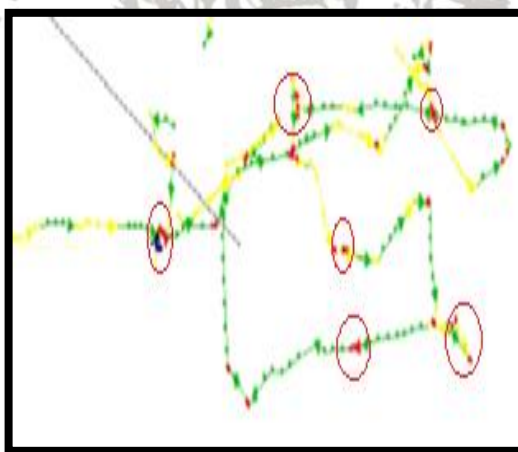
Gambar 74. Pergerakan Alat Tangkap Longline (kiri) dan Rawai Tuna (kanan)

Pada kapal purse seine pelagis besar dan pelagis kecil kapal cenderung melakukan pergerakan melingkar atau membentuk pola melingkar pada setiap operasional penangkapan. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 75.



Gambar 75. Pergerakan Alat Tangkap Kapal Purse seine

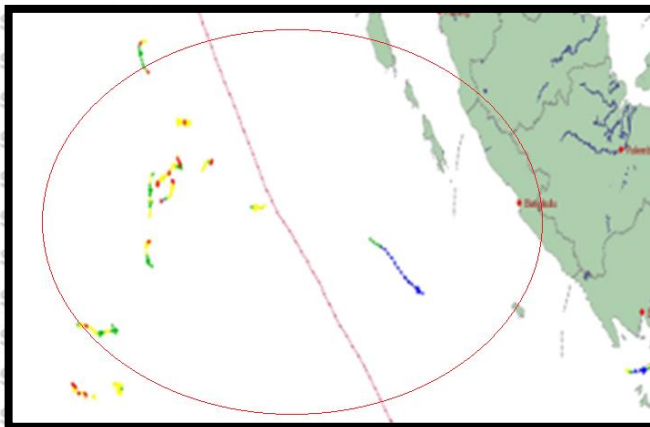
Pada kapal bouke ami kapal tidak memiliki pola pergerakan kusus karena pada alat tangkap ini, skapal melakukan penangkapan dengan diam dan menunggu target. Pada saat operasional penangkapan kapal bouke ami cenderung diam dan memiliki kecepatan 0-1 knot. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 76.



Gambar 76. Pergerakan Alat Tangkap Bouke Ami

4. Keaktifan VMS (Vessel Monitoring System)

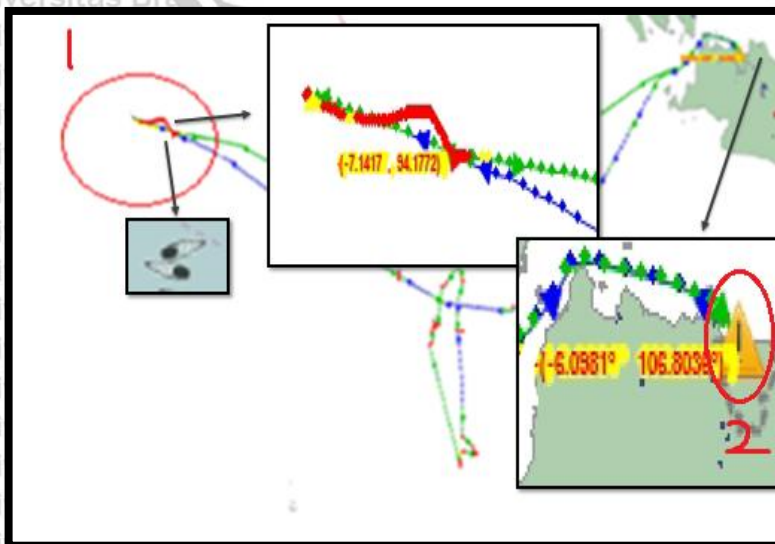
Pada indikasi keaktifan VMS kapal cenderung tidak dapat di pantau pergerakannya namun dapat dilihat pada saat terakhir kapal mematikan VMS. Pergerakan kapal dapat terpantau sebelum kapal tersebut mematikan VMS. Kapal memiliki garis yang hilang / putus dan hanya terpantau beberapa pergerakannya saat aktif. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 77.



Gambar 77. Pelanggaran Keaktifan VMS

5. *Transshipment*

Pada indikasi ini pola pergerakan kapal akan berhenti dan memiliki kecepatan nol dengan di tandai garis merah. Karena pola pergerakan ini akan menimbulkan kecurigaan yang besar. Pada pergerakan indikasi *transshipment* perlu dilakukan pengawasan yang membutuhkan waktu untuk menetapkan bahwa kapal memang melakukan alih muat di tengah laut. Menurut Hartono (2007), pergerakan kapal perikanan yang melakukan alih muat berdasarkan *tracking* VMS memiliki kecepatan nol atau berhenti. Untuk lebih jelasnya lihat pada gambar 78.



Gambar 78. Pelanggaran Transshipment

Pada gambar di atas dapat dijelaskan mulai dengan nomer 1 adalah pelanggaran *transshipment* dilakukan. Pada kondisi ini kapal cenderung berjajar dengan kapal lain dengan waktu yang lama. Kapal akan selalu sejajar dengan kapal yang sama. Pada nomer 2 ditunjukkan dengan simbol segita dengan tanda seru yang diartikan bahwa kapal terkena *blacklist* (kapal diindikasikan sebagai pelanggar). Kapal yang terkena *blacklist* akan pantau terus menerus sampai kapal tiba di pelabuhan.

